

Gazeta dos Caminhos de Ferro

2.º DO 27.º ANNO

Contendo uma PARTE OFICIAL do Ministério do Fomento
(Despacho de 18 de julho de 1912) e dos Caminhos de Ferro do Estado
(Resolução do Conselho de Administração de 3 de julho de 1912)

Bruxellas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata — Antwerpia, 1894, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze

Proprietário-diretor

L. de Mendonça e Costa

Redactores efectivos: — José Fernando de Sousa e José Maria Mello de Mattos, Engenheiros
Secretario da Redacção: Alexandre Fontes, Oficial do Exército

COMPOSIÇÃO
Typog. da Gazeta dos Caminhos de Ferro
IMPRESSÃO
Centro Typographic, L. d'Abegoaria, 27

NUMERO 626

Premiada nas exposições: — Lisboa, 1898, grande diploma de honra
Engenheiro-consultor

Antonio Carrasco Bossa

LISBOA, 16 de Janeiro de 1914

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO
R. Nova da Trindade, 48
Telephone 27
Endereço telegraphico CAMIFERRO

ANNEXO D'ESTE NUMERO

Sul e Sueste. — Tarifa internacional n.º 310 (G. V.). Bilhetes circulatorios com itinerarios fixos, a preços reduzidos.

SUMMARIO

Paginas

Os caminhos de ferro ultramarinos em 1912, por J. Fernando de Sousa	17
O novo Paris, por Mello de Mattos	19
A travessia do Atlântico em menos de dois dias e meio	22
A nova estação-terminus da rede central da Argentina	23
Brindes recebidos	23
Viagens e transportes	24
Carris de ferro de Lisboa (O Novo Contracto)	25
A questão da caixa de reformas (Greve do pessoal)	27
Parte financeira	
Boletim Commercial e Financeiro	28
Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras	29
Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis	29
A futura exposição de S. Francisco	30
Linhos Portuguesas. — Companhia Portuguesa. — Chinde. — Viação eléctrica em Braga	30
Maior e menor cotação mensal e anual, em 1913	30
Arrematações	31
Agenda do Viajante	32
Horário dos comboios	32

de Lourenço Marques, era lógico ter adoptado igual largura para a linha de Loanda a Ambaca, assim como para o seu prolongamento de Ambaca a Malange. Sem fallar na sua possível ligação em futuro com a rede sul-africana, havia a manifesta vantagem da unificação do material.

Desde que razões d'economia determinaram a adopção de um tipo de via mais estreita para linhas em que se visava a maxima economia, ou se optava pelo de 0^m,63, que muitos julgam, com boas razões, suficiente para uma primeira acção de penetração, ou querendo facilitar os transportes, pela de 0^m,75. O que não faz sentido é ter as duas ao mesmo tempo e duplicar sem necessidade os tipos do material, renunciando-se pois ás vantagens administrativas da unidade de tipos.

O referido mappa accusa 1.647,5 km em exploração em 1911, ou mais 69 kilometros que em 1911, provindo o aumento de 18 kilometros de 0,75 na linha do Chai-Chai e 51 kilometros de 1,067 nas linhas do Benguella e da Suasilândia.

A 2.ª parte comprehende, por linhas e portos, os dados numericos e graphicos relativos a cada linha e porto, dividindo-se em duas secções, consagrada a primeira ás explorações pelo Estado e a segunda ás explorações por Companhias.

Como tive já occasião de fazer notar, é a estatística de cada linha precedida de alguns esclarecimentos interessantes sobre a data da sua lei orgânica, tipo de via, extensão, estações, suas distâncias e altitudes, e data da abertura á exploração. Para muitas das linhas é dado também o custo da construção.

Linhos e portos explorados pelo Estado

Lourenço Marques á fronteira. — Os resultados da exploração em 1910 e 1911 foram os seguintes, em escudos:

	1910	1910
Passageiros	153:235	163:470
Mercadorias, grande velocidade	469 ¹	555 ¹
" pequena "	785:876 ⁵	600:707 ⁵
Receita total	1.824:880 ⁵	1.518:281 ⁵
Despesa	887:677 ⁵	—
Receita líquida	937:202 ⁵	—
Rendimento kilométrico bruto	20:594 ⁵	17:059 ⁵
" líquido	10:530 ⁵	—
Coeficiente de exploração	0,486	—

A despesa vem englobada com a do caminho de ferro da Suasilândia, tendo atingido o total de 797:054⁵ e por falta de discriminação não veem descriptos para cada linha os respectivos dados estatísticos.

Tendo porém sido de cerca de 700⁵ a despesa kilometrica da linha de Suasilândia em 1910 e aplicando-se essa cifra aos 65 kilometros explorados em 1911, será a despesa 45:500⁵, ficando pois 751:554⁵ para a de Lourenço Marques, ao que corresponde a receita líquida de 766:727⁵, o rendimento kilometrico líquido de 8:615⁵ e o coeficiente de 0,505.

Os caminhos de ferro ultramarinos em 1912

Na *Gazeta* de 16 de outubro de 1912 dei notícia dos resumos estatísticos dos caminhos de ferro ultramarinos referidos a 1910.

Tenho agora presente igual volume, abrangendo os resultados da exploração de 1888 a 1911 e vasado nos mesmos moldes do anterior.

E' uma excellente publicação, que honra a Repartição, de que dimana e que se avantaja em elementos de informação e perfeição gráfica á estatística oficial dos caminhos de ferro da metropole.

A primeira parte, sob o título de *desenvolvimento dos caminhos de ferro das colônias portuguesas do 1888 a 1911* — reduz-se a uma synopse numérica, indicando, por larguras de via e para cada anno desde 1888, o numero de linhas, e o dos kilometros em exploração. Um gráfico põe em relevo esses dados estatísticos.

A primeira reflexão que esse mappa desperta é a da extrema variedade de tipos de via: nada menos de quatro, que temos nas colônias. Nas linhas de Lourenço Marques e do Lobito temos a via de 1,067, igual á da rede das colônias sul-africanas da Inglaterra. Nas de Loanda e Mombasa ha a via de 1^m. A via de 0,75 existe na linha do Chai-Chai, e a de 0,60 nas de Mossamedes e do Maquia.

Esta multiplicidade de tipos mal se justifica. Tendo começado a construção do caminho de ferro a África pelo

A consideravel depressão de 306 contos nas receitas foi devida à pequena velocidade, que desceu de 1:630 a 1:309 contos. Na grande velocidade, apesar do aumento de tonelagem, houve 1:300\$ de diminuição de receita e nos passageiros um aumento de 23:800\$.

A analyse dos mappas revela-nos tres periodos: um, que vae de 1889 a 1896, em que as receitas subiram rapidamente a 679 contos e o rendimento kilometrico a 1:634\$; outro de receitas sensivelmente estacionarias, que vae de 1896 a 1902 oscillando entre 500 a 600 contos, salvo a baixa excepcional de 1800 (em que desceram a 272 contos) e o terceiro de 1903 até à actualidade, em que as receitas se tem mantido altas, oscillando entre o minimo de 1:091 contos em 1907, e o maximo de 1:825 em 1910.

E' sobretudo nos ultimos tres annos que se tem accen-tuado o aumento de receitas desde 1:172 contos em 1908.

Seria para desejar que a estatística d'essa linha se completasse com os percursos dos comboios e os percursos a tarifas medias e estatística das mercadorias pelas principaes especies transportadas, ou ao menos com a distinção do trafego ascendente e descendente.

N'esta linha, como em geral em todas as outras das nossas colonias, o trafego de passageiros tem mais que secundaria importancia, pois o seu rendimento foi de 165 contos contra 1.309 da pequena velocidade. Nos 163:470 passageiros transportados, pertencem 133:934 à 3.ª classe, 21:321 à 2.ª, 8:215 à 1.ª.

E' de notar que o movimento d'esta classe pouco tem variado desde 1896, em que attingiu 6:564 passageiros; a 2.ª classe aumentou apenas 13:100, dando-se o principal de 105:800 na 3.ª classe.

Não se encontra na estatística nenhum esclarecimento acerca da c/ d'estabelecimento da linha, comprehendendo por annos successivos os sacrificios que tem exigido ao Tesouro e que ha annos a esta parte resultam da verificação e reforços da linha e de aquisições de material circulante.

Só com esses elementos se pôde apreciar a remuneração do capital, representada pelos 766 contos de receita liquida.

Desde a origem tem esta sommado 6:189 contos.

Encontramos annexa à estatística da linha, a do porto. Os numeros relativos a 1910 e 1911, são os seguintes:

	1910	1911
N.º de navios atracados...	605	612
Tonelagem de arqueação.	1.943:837	1.953:565
descarregada.	424:165	353:123
Receita em escudos.....	88:505\$	164:457\$
Despesa em escudos.....	160:896\$	161:998\$

Nota-se a quasi duplicação das receitas, a que corresponde uma ligeira diminuição de despesa.

Caminho de ferro da Suasilandia — A largura de via é a mesma da anterior.

Deve a linha ter 81 kilometros, incluindo o ramal de 5 kilometros do Umbelusi. Em 1911 estavam em exploração 65, mais 11 que em 1910. A receita total foi de 9:648\$ e a despesa, não destrinçada, mas calculada pelo anno anterior, foi de 45:500\$.

O movimento foi apenas de 5:683 passageiros, 207 toneladas em g. v. e 1:023 em p. v.

Estão em via de conclusão 10 kilometros e ha 6 por construir.

Estão gastos 1:845 contos, ou 25:992\$ por kilometro.

Em quanto não for construido o prolongamento da linha na Suasilandia até se ligar em Breyten com a rede do Transvaal, manter-se-ha impropositivo aquelle capital.

Mossamedes ao Lobango. — Via de 0^m,60. A extensão explorada elevou-se de 120 kilometros em 1910 a 147 em 1911.

Os resultados da exploração foram os seguintes:

	1910	1911
Passageiros.....	8:548	13:339
Toneladas.....	2:219	3:502
Receita.....	15:160\$	34:372\$
Despesa.....	66:486\$	66:774\$
Receita kilometrica.....	126\$	233\$
Despesa.....	554\$	454\$
Coeficiente.....	4,385	1,943

Houve sensivel melhoria de situação. Deve a linha ter 249 kilometros, faltando pois 102, dos quaes 65 estão inteiramente por construir.

Em fins de 1911 estavam gastos 1.841:856\$, ou 10:771\$ por kilometro.

O extremo actual da linha attingiu já a consideravel altitude de 693^m,72.

Lucala a Malange. — Os resultados da exploração em 1911 foram desanimadores, como se vê da comparação com 1910.

	1910	1911
Passageiros.....	12:113	7:747
Mercadorias g. v.....	118 ^t	130 ^t
p. v.....	5:572 ^t	4:322 ^t
Receita.....	86:794\$	54:380\$
Despesa.....	74:446\$	82:107\$
Receita kilometrica.....	620\$	388\$
Despesa.....	531\$	586\$
Coeficiente.....	0,857	1,509

Quando nos occuparmos das linhas das companhias, veremos que a de Loanda a Lucala, de que esta é o prolongamento, teve igualmente quebra de receitas, reflexo da crise commercial de Angola.

Chai-Chai a Manjacase. — O numero de kilometros em exploração elevou-se de 6 a 19. De facto estão 34 kilometros em exploração desde 22 de outubro de 1911.

No mappa estatistico veem apenas indicadas as receitas de 510\$05 em 1910 e 7:068\$03 em 1911, ou por kilometro 85\$ e 372\$. As despesas de exploração foram à conta da construção.

Faltam 18 kilometros para a linha estar completa, devendo ainda ser prolongada na direcção de Inhambane.

São prematuras, pois, as apreciações do seu trafego, apenas incipiente.

Linhos e portos explorados por Companhias

Caminho de ferro de Mormugão. — Via de 1 metro com 82 kilometros em exploração.

Os resultados da exploração foram os seguintes:

	1910	1911
Passageiros.....	367:519	338:177
Mercadorias, g. velocidade.	936 ^t	1.029 ^t
p. v.....	370:107 ^t	357:349 ^t
Receita.....	346:280\$	338:458\$
Despesa.....	198:269\$	193:627\$
Receita kilometrica.....	4:222\$	4:127\$
Despesa.....	2:417\$	2:361\$
Coeficiente.....	0,572	0,572
Garantia paga.....	£41:371-5-5	£44:308-6-9

A garantia tem diminuido do maximo de 73:000 £ em 1903 a 44:308-6-9 em 1911, sommando esses pagamentos desde 1881 £ 1.761:658-5-3.

As cifras relativas ao porto de Mormugão accusam:

	1910	1911
Receita.....	159:331\$	149:828\$
Despesa.....	90:458\$	81:431\$
Coeficiente.....	0,57	0,54

A situação da linha, à parte as oscilações annuas, devidas às vicissitudes agrícolas, tem pois melhorado, sendo de esperar que dentro em pouco a garantia diminua e seja coberta pela receita liquida do porto.

Loanda ao Lucala. — 346 kilómetros de 1 metro. O tráfego diminuiu notavelmente em 1911, como se vê pelos seguintes dados:

	1910	1911
Passageiros.....	29:229	24:660
Mercadorias, grande velocid.	475 ¹	894 ¹
" equena "	26:003 ¹	20:739 ¹
Receita.....	451:189 ⁵	320:225 ⁵
Despesa.....	355:756 ⁵	374:351 ⁵
Receita kilometrica	1:239 ⁵	879 ⁵
Despesa "	974 ⁵	1:028 ⁵
Coefficiente.....	0,786	1,169

Apenas em 1910 houve saldo positivo da exploração, que já foi novamente substituído em 1911 pelo déficit de 54 contos.

Em 1900, primeiro ano d'exploração da linha em toda a sua extensão, a receita foi de 300:561⁵ e o déficit de 5:781⁵.

A garantia subiu novamente a 561:718⁵, em vez de 496:943⁵ em 1910.

A situação é pois grave, mercê de multiplas causas, que me absterei de apreciar, fugindo do vespertino político hoje representado pela questão inherente a esta linha.

Caminho de ferro da Beira. — 339 kilómetros de 1^m,06, cuja extensão não foi alterada.

Os resultados da exploração constam das cifras seguintes:

	1910	1911
Passageiros	9:099	9:409
Mercadorias g. v.	291 ¹	320 ¹
" p. v.	143:982 ¹	341:321 ¹
Receita.....	1.559:640 ⁵	2.328:008 ⁵
" kilometrica ...	4:600 ⁵	6:867 ⁵

E' extraordinario o crescimento das receitas desde 1908, em que foram apenas de 465 contos e que quintuplicaram em 1911, tendo pois no triénio o aumento medio anual de 621 contos. Faltam os dados relativos à despesa.

Caminho de ferro do Lobito. — Tendo dado conta dos resultados da exploração de 1912, na *Gazeta* de 16 de julho ultimo, não repetirei aqui os dados estatísticos n'esse artigo referidos e analysados.

A estatística oficial de 1911, além dos mappas do tráfego, eguaes aos das outras linhas, publica o das chuvas e temperaturas nas principaes estações.

Quilimane ao Maquival. — Foi esta linha construída pela Companhia da Zambezia, sem encargos para o Estado.

Tem 27,5 kilómetros, todos em exploração com a largura de via de 0^m,60. Custou 167:052⁵, ou 6:065⁵ por kilómetro.

O mappa estatístico, que não figurou no volume anterior, abrange os annos de 1903 a 1911, com os seguintes dados, que reproduzirei em relação aos annos extremos:

	1903	1911
Passageiros.....	6:600	22:472
Mercadorias	11:862 ¹	7:336 ¹
Receita.....	16:337 ⁵	11:110 ⁵
Despesa	12:266 ⁵	7:762 ⁵
Receita kilometrica	593 ⁵	403 ⁵
Despesa "	445 ⁵	281 ⁵
Coefficiente.....	0,750	0,698

Deve-se notar que a linha é absolutamente horizontal, o que torna mais barata a exploração.

No entanto são para comparar a sua receita e despesa kilometrica com as da linha de Mossamedes, de igual largura, que foram respectivamente 234⁵ e 454⁵, devendo-se notar que os encargos geraes se dividem na ultima por 147 kilómetros e que provavelmente depois despesas ha da exploração, que vão à conta da construção, ainda não concluída.

Deve-se ainda notar que as receitas da linha de Maquival, depois de algumas oscilações, desceram em 1909 ao minimo de 9:116⁵ ou 331⁵ por kilómetro, e que nos ultimos dois annos teem subido.

A estatística de cada uma das linhas é acompanhada de primorosos graphicos, intelligentemente organizados, accusando um os kilómetros, em exploração, as receitas e despesas totaes e o saldo ou o deficit; o outro os mesmos dados por kilómetro, um terceiro o rendimento total e as suas parcellas provenientes de passageiros, g. v., p. v. e diversos; o quarto com o numero total de passageiros e a sua distincção por classes; o quinto com as totalidades da receita, despesa e saldo ou deficit desde o começo.

A 3.^a parte abrange os esclarecimentos reunidos que respeitam a 1911.

Vê-se por ella que estiveram em exploração 475 kilómetros pelo Estado e 1:172,5 por companhias e em construção e a construir respectivamente: 65 e 70, 71 e 863: total 1.647,6 em exploração, 135 em construção e 936 a construir.

Faltam as despesas de estabelecimento da linha de Lourenço Marques, de Mormugão e da Beira.

No mappa do tráfego figuram apenas 1.606,5 em exploração, por haver troços que foram abertos durante o anno de 1911, o que explica a divergência em relação à cifra supra-indicada. As receitas totaes do tráfego fôram de 1.623 contos nas linhas do Estado e 3.379 nas da companhia ou 3:259⁵ e 2:947⁵ por kilómetro, devendo-se porém, notar, que no primeiro grupo entra a linha de Lourenço Marques com 17 contos por kilómetro a mascarar a exiguideade de receitas das outras, oscillando entre 372⁵ e 148⁵ por kilómetro.

Alem dos dados estatísticos contem o volume dois mappas do Sul de África e do territorio de Gôa, com indicação das linhas ferreas nas nossas colonias e nas vizinhas.

Faltam n'este volume esclarecimentos ácerca dos caminhos de ferro de S. Thomé.

A estatística que deixo analysada mostra que o nosso paiz não descurou a obra do fomento colonial pela viação accelerada. Alguma cousa se fez, mas ha muito mais por fazer. Se assim succede na Metropole, que admira que a nossa pobreza de recursos nos não deixasse exercer mais larga acção nas colonias?

Ao menos, pelo que respeita a estatística, bem podia o ministerio do Fomento imitar a forma por que a 4.^a Repartição do das Colonias traz a publico a dos caminhos de ferro ultramarinos, a fim de que a dos metropolitanos, publicada apenas até 1910, nem ande atrasada em relação a ella, nem se apresente em condições de inferioridade, quando o contrario deveria succeder.

Na Repartição dos caminhos de ferro ha funcionários distintos e competentes, como os ha na 4.^a Repartição do ministerio das Colonias. D'elles é d'esperar a iniciativa precisa para que se realize o desejado progresso na estatística, que sob os seus auspicios vem a lume.

J. Fernando de Souza.

O novo PARIS

(625.712)

I

Quando me sentei á banca de trabalho para escrever este artigo, instinctivamente comecei em forma de requerimento: Ex.^{mos} Srs. Vereadores da Camara Municipal de Lisboa.

Ponham os olhos, Ex.^{mos} Srs., no in-4.^o que acaba de publicar a imprensa Chaix de Paris, para imitarem o que praticou a prefeitura do Sena no que se refere á circulação e aos espaços livres da bella cidade, onde todo o ser civilizado

zado encontra uma pátria, onde a arte procura a suprema consagração, onde a ciencia acha a expressão nítida das verdades que vae desvendando na incognita immensa do universo, onde à actividade do commercio e da industria se deparam os captaes de que precisam, a cidade que sabe sacrificar-se quando lho impõe o dever e que é capaz de descobrir o prazer no proprio sacrificio, n'uma palavra em Paris, no Paris que pensa, no Paris que trabalha, no Paris que expande por todo o mundo a luz da civilização.

Mas, arripiando caminho, não prosegui em forma de requerimento à Camara Municipal de Lisboa o que pretendendo dizer, por duas razões: a primeira é porque ha poucos dias empossada dos destinos d'esta *Rainha do Oceano*, como em estylo com sabor prophetico lhe chamou um grande escriptor do seculo passado, não teve ainda tempo de tomar o feitio de edis que convem aos muitos eleitos do suffragio ha pouco corrido, e a segunda é porque as «Considerações technicas» da Comissão de extensão de Paris, merecem a attenção de todos os leitores da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* e não apenas da edilidade lisboeta.

Não vale a pena investigar como é que o Sr. Delanney, prefeito do Sena procurou systematizar o problema da viação e da ampliação de Paris. O que deve ter-se em vista é o livro que acaba de publicar, em que as 103 paginas do in-4.^o são illustradas com 25 graphicos mais interessantes uns do que os outros e que evidenciam o grande cuidado com que se estudou o problema da urbanização das cercanias de Paris e o melhoramento da cidade actual.

Os quatro primeiros capitulos d'esta obra são consagrados à exposição dos trabalhosprehendidos até hoje e os dois ultimos ao problema da circulação e dos espaços livres. São esses os mais interessantes para os leitores da *Gazeta*, e por isso, cumprindo uma promessa que em poucas linhas se encontra nas *Notas de Viagem* do ultimo numero, vae tentar-se dar ideia do que delineou a comissão nomeada pela prefeitura do Sena.

No enunciado do problema, a comissão fixa a area sobre que deve incidir o seu estudo, na dos 47.389 hectares que comprehende o departamento do Sena, embora pondere que talvez convenha ampliar este perimetro nalguns pontos, encurtá-lo n'outros, em logar de determinar como o senador Sr. Siegfried uma zona de 10 kilómetros de largura em redor do actual Paris.

E' pois nos limites do departamento do Sena que tratará dos *espacos livres* e da *viação*.

E' curioso seguir nas gravuras numero 3 e 9 as sucessivas ampliações de Paris desde os tempos de Philippe Augusto até à actualidade, e principalmente o esquema das vias publicas irradiantes e circumdantes de Paris.

Os boulevards exteriores sensivelmente subordinam a sua directriz à do antigo perimetro da *ilha da Cité* e quanto sucede aos boulevards militares.

Depois, ainda no mesmo sentido, a linha que liga Issy, Bourg-la-Reine, Vitry, Créteil, Viucennes, Romainville, Saint-Denis e a margem esquerda do Sena e já circumdando esta a de Suresnes a E'pinay, Drancy, Rosny, Champigny, Bonneuil, Choisy-le-Roy e na direcção de Versailles, depois de deixar as ruinas do bello castello que o architecto Mansard construiria para Luiza de Orléans, aquella que disparou os cañhões da Bastilha contra as tropas de Turenne, para proteger a retirada de Condé na chamada batalha do faubourg Saint-Antoine.

As estradas irradiantes veem cortar estas em dezaseis direcções diferentes, todas iniciadas dentro dos limites do departamento do Sena.

O problema da circulação é um dos que mais preocupa os Parisienses e um dos que deixa mais desagradável impressão entre os forasteiros, especialmente quando, para não faltarem a qualquer conferencia, tomam um auto-taxi e o vêem parado à espera de vez e ouvem a gritaria pouco amavel dos cocheiros, dos carroceiros e dos conductores de automoveis.

Em 1901, diz o livro que serve de guia a esta noticia, contavam-se em Paris 48.474 carruagens de praça, de commercio e particulares, dez annos mais tarde subia esse numero a 75.274; sem falar de 3.261 omnibus, *autobus* ou tremvias, mas a dificuldade de circulação não se deve apenas ao numero dos veículos. Proveem ainda da sua diversidade de applicação, de forma, e principalmente de velocidade.

As medidas policiais tomadas recentemente não obviam aos inconvenientes apontados em certos cruzamentos de ruas e junto das estações de caminhos de ferro, onde affluem em certas horas inumeros carros de formatos e velocidades diferentes.

Nas cercanias de Paris prevê o plano de que se tem fallado, o alargamento de 300 kilometros de estradas ou caminhos, a abertura de 80 kilometros de novas vias de communication e no conjunto uma rede de viação com 570 kilometros de extensão.

Mas o problema mais interessante é o dos arruamentos de Paris.

Em 1910, a rede das vias publicas parisienses media 1.023 kilometros, com exclusão de 153 kilometros de ruas, passagens e becos particulares, em muitos dos quaes era livre a circulação das carruagens e peões.

Dos 7.802 hectares que hoje occupa a cidade, 1.700 em numeros redondos, isto é mais de quatro vezes e meia a area de Paris, destinam-se à circulação.

285 kilometros de ruas contam mais de 18 metros de largura e pena é que as dimensões da *Gazeta* não consintam que se reproduza a gravura numero 9 da obra que serve de guia a esta noticia, para bem se apreciar o modo como se ligam, se ramificam, se distribuem e se cruzam estes arruamentos e quaes são os que se projecta alargar e abrir. Só talvez a palavra *anastomose* dê uma ideia imperfeita da distribuição de todas estas vias publicas.

Parece bastante desenvolvido, bastante apertado, bastante coordenado, diz no burocratismo do seu estylo o Sr. Delanney, para que se torne inutil desconcertar, substituindo-o por um novo sistema, alias irrealizavel.

As vias principaes formaram-se primeiramente nas duas margens do Sena, dirigindo-se perpendicularmente ao rio de norte a sul, sendo cortadas por outras normalmente que se prolongaram de leste a oeste. Cresceu a cidade, multiplicando-se os centros de circulação, especialmente quando se estabeleceram os caminhos de ferro, de modo que foi necessário criar diagonaes que ligavam entre si os diversos centros fazendo-os comunicar com toda a peripheria.

Effectuado este trabalho teve que olhar-se para a rede central antiga e alargar as ruas mais importantes.

As grandes linhas do sistema por esta forma constituído, são:

Um centro principal de cruzamento.

Um circulo interno de boulevards.

Diagonaes que vão ter a amplos cruzamentos, situados no circulo interno ou no centro principal.

O centro principal de cruzamento moderno é constituído, segundo uma linha norte-sul, pelos boulevards de Strasbourg, de Sebastopol, do Palacio de Justiça e São Miguel, e de leste a oeste pela rua de Rivoli, de Santo Antonio e do Faubourg Saint-Antoine. Serve a estação de leste, o Mercado, o Châtelet, o Palacio de Justiça, a Sorbonne, o bairro das Escholas, a Casa da Camara, o Louvre e as Tulherias.

O circulo interno é constituído pelos grandes boulevards ao norte e ao sul pelos de Henry IV e São Germano.

As encruzilhadas principaes de que partem as diagonaes são, no cruzamento central e no circulo interno dos boulevards, as praças da Estrella, da Nação, Densert-Rochereau, Magdalena, da Opera, da Republica e da Bastilha.

Estas são as arterias principaes, que se completam com outras tambem de primeira ordem, quer no centro, quer na peripheria.

Além dos círculos externos constituídos pelos boulevards exteriores e militares e pela linha paralela entre elles, constituída pelas ruas dos Pyrenéos, Botzaris, Manin, Ordonner, Balagny, etc., na margem direita, e pelas da Convenção, de Vouillé, de Alézia e de Tolbiac na esquerda e no centro, contam-se amplas ruas já concluidas ou apenas iniciadas, quer paralelas ao rio, quer normaes a elle. Entre as primeiras avultam as ruas da Bretanha, e Réaumur, Etienne Marcel e dos Ursos, os caes de ambas as margens e as ruas das Escholas e da Eschola de Medicina. Entre as perpendiculares ao Sena convém notar as de Beaubourg, do Renard, de S. Martinho, de São Thiago, do Louvre, de Rennes, de la Paix e de Solferino.

Este sistema pouco centralizado em comparação com Londres e Berlim, deu azo a críticas, que, pensando bem, são infundadas, e o argumento de que se servem as «Considerações técnicas» é tirado do exemplo que oferecem as linhas ferreas francesas.

Com efeito, estas convergem todas a Paris, de maneira que dificultaram, com este traçado, a comunicação entre si das cidades de província.

Este mal para um paiz com a disposição geographica da França, é por certo bem mais sensível do que em Portugal, cuja area inscriptível num rectângulo permite a centralização que em França tornou secundaria ou nulla a influencia de centros industriaes, de commercio ou científicos que depereceram em proveito de Paris.

No entanto, se é justificável sob o ponto de vista dos traçados ferroviários a convergência dos caminhos de ferro a Lisboa, se argumentos históricos militam em favor d'ella na defesa da nossa capital e do paiz com as chamadas linhas de Torres Vedras, nem por isso tem deixado de sofrer o paiz no seu desenvolvimento local.

Oliveira Martins bem fundadamente levantou o grito de alarme, prevendo que do congestionamento de Lisboa resultaria a carencia de actividades locaes, e hoje é um facto incontrovertido o que futurava aquelle publicista.

Cidades ha em que desapareceu quasi inteiramente a vida local, e onde pouco ou nada se tem construído desde ha algumas dezenas de annos.

N'outras, em que se iniciava alguma vida local, graças ao dinheiro que vinha do Brasil, com os que d'allí voltavam, deteve-se quasi totalmente esse movimento de progresso, porque o brasileiro e o africanista vinham estabelecer-se em Lisboa e aqui empregavam os seus capitais, quer em estabelecimentos commerciaes luxuosos, quer em bairros novos, onde a accumulação de casaria não deixou espaço para jardins, nem sequer para simples largos arborizados, *squares*, como se diz em todas as línguas que aceitaram de bom grado, como sua, a palavra inglesa.

D'essa orientação centralizadora que a França adoptou para as suas linhas ferreas, livrou-se felizmente Paris, não com tudo sem que de vez em quando surjam ideias como a da grande estação central de caminhos de ferro no Palais Royal, reunindo todas as testas de linha.

Sem contestação seria a convergência levada aos extremos limites na circulação parisiense e a criação d'uma zona de congestionamento, onde, por falta de espaço, se deteria toda a circulação, ou, usando um termo de medicina, originar-se-hia a morte por embolia.

Os boulevards circumdantes evitaram a convergência do movimento para um espaço restrito, marcando cada um d'elles uma phase do desenvolvimento da cidade. A dos grandes boulevards corresponde à linha das fortificações de Carlos V e Luiz XIII, a dos boulevards exteriores é a que marca o recinto de Luiz XVI ou dos Rendeiros Geraes e a dos boulevards militares constituirá pelo desaparecimento da linha dos fortes, um dos projectados recintos do maior Paris, como já lhe chamou o *Matin*.

No projecto de melhoramentos que se proposeram, aludiu-se a um perimetro de irradiação mais circumscreto

do que o dos grandes boulevards, que encerram os principaes estabelecimentos publicos, os theatros, os bairros de maior commercio e mais animados e que ficam nas proximidades das estações de caminhos de ferro.

Justificadamente perguntam as «Considerações técnicas» onde ha de fixar-se esse menor perimetro de irradiação, porque a actividade parisiense desloca-se da praça dos Vosges no tempo de Henrique IV, para o Palais Royal durante a Revolução, hontem na praça da Opera, hoje na rua Royale.

N'estes percursos, as distancias variam em linha recta de cerca de 700 metros, primeiro para leste, depois para o norte e em seguida para oeste, sem que se possa por aquellas simples indicações deduzir uma lei, de resto muito complicada, porque deve depender de correntes commerciaes, voga devida á abertura de novas ruas, á moda, á multiplicação das distracções, em summa a inumeras causas difíceis de introduzir n'uma formula.

Não julgando prudente o metodo indicado, entendeu a comissão que elaborou as «Considerações técnicas» que devia assentar o problema no enunciado seguinte: «Paris existe, e para resolver o problema convém talvez observar, tanto quanto argumentar».

Como já existiam estatísticas da circulação das vias publicas, a ellas se recorreu, completando-as com observações novas.

Em 1881 e 1882, para o estudo das condições de desgaste das calçadas e da resistencia dos seus diversos modos de revestimento, procedeu-se à contagem dos carros em muitas ruas preferentemente frequentadas.

Com os valores obtidos, o engenheiro Sr. Cheysson organizou um graphico publicado no álbum estatístico de 1883.

Reproduzido no livro que tem guiado esta nota, é de veras interessante para demonstrar como de uma via publica para outra diverge a intensidade de circulação, ainda quando seguem a mesma orientação. A Avenida dos Campos Elyseos e a rua Faubourg Saint-Honoré, sensivelmente paralelas, divergem em intensidade total de circulação quasi que do simples na segunda para o dobro na primeira, mas ao passo que na avenida é diminuto o transporte de mercadorias, na rua é quasi triplo d'aquelle. Até na mesma rua do Faubourg Saint-Honoré é diversa a intensidade de circulação, por isso que desde a rua do Pont Neuf até à rua Royale corresponde ao dobro da que se observa desde d'esta ultima até ao Boulevard de Courcelles.

Nas avenidas que irradiam da Praça da Estrela são extraordinarias as variações de intensidade circulatoria, crescendo das avenidas Kléber e Victor Hugo para a Avenida Marceau, d'esta para a de Friedland e da Grande Armée, que é menor do que na do Bois de Boulogne, sobrelevando a todas naturalmente a dos Campos Elyseos, que conduz ao centro de Paris.

Na rua de Rivoli, desde a Praça da Concordia até à rua do Pont Neuf, a intensidade de circulação é muito maior do que d'allí até à rua Saint Antoine que a liga com a Praça da Bastilha. A rua Croix des Petits Champs quasi paralela à rua de Richelieu e com menos de metade da extensão d'esta, é uma das mais congestionadas, quasi tanto como a Avenida da Opera.

Nos caes notam-se eguaes divergencias, por isso que o de Bercy, na margem direita, é menos concorrido do que o da Estação na margem esquerda, que lhe fica fronteiro; mas o de Austerlitz, que a este se segue, conta menos de metade da circulação do de La Rapée, em frente d'aquelle e situado na margem direita do Sena.

No graphico de que tenta dar-se ideia, ao lado de cada uma das ruas onde se contou a circulação, lêem-se algarismos que dão o numero total medio de milhares de carros que as percorreram.

São curiosos os valores obtidos quando se compararam n'alguns cruzamentos em diferentes annos, como o fazem

as «Considerações technicas» e que parece deverem ser reproduzidos aqui.

Locaes dos cruzamentos	Numero medio de carros diarios que circularam em	1881	1908	1910	1912
Rivoli-Sebastopol	4.702	4.856	5.361	6.097	
Drouot	3.829	8.201	8.673	7.327	
Royale-Saint Honoré	2.117	9.889	10.454	12.222	
Nos Campos Elyseos (Chevaux de Marly)	1.435	6.530	10.176	11.634	
Total	12.083	29.476	34.664	37.280	

Embora devessem multiplicar-se os pontos sobre que incidiram as estatísticas de 1908, 1910 e 1912, que apenas convergiram para os locaes de maxima circulação, as «Considerações technicas» julgam poder assentar já as divisões dc problema.

A primeira corresponde ao descongestionamento do centro de Paris e especialmente no Mercado Central, estação de São Lazaro e nas calçadas que no nono bairro separam a praça de Clichy da da Opera.

A ligação das duas margens do Sena, apesar de bem estudada n'outras epochas, ainda carece de mais alguns complementos, e os arredores que se annéxaram a Paris teem que ser valorizados pela abertura de novas ruas e pelo alargamento de outras que hygienizem esses novos bairros e alli facilitem a circulação.

Com os 900 milhões do emprestimo já realizado, conseguir-se-ha acabar o *boulevard* Haussmann, as ruas de Rennes, do Louvre, de Beauburg, do Renard e da Bretanha, e alargar as do Bac, Vaugirard e Saint Jacques, prolongar as ruas Priestley, Armand Carrel e dos Ursos e executar alguns trabalhos miudos, além d'outros, que são os principaes, todos para saneamento local e facilitarem a circulação.

Mas não param aqui os planos do Sr. Delanney.

Em logar de planejar a abertura de novas ruas, como Haussmann e os seus successores, o actual prefeito do Sena entende preferivel alargar as ruas existentes, para que se não percam, no centro de Paris, alguns jardins particulares, como succederia nos bairros dos Invalidos e de São Thomaz de Aquino.

Ora o problema dos espaços livres, é um dos que mereceu especial attenção ao arrojado prefeito do Sena, e portanto, entende que deve proceder-se a uma revisão dos alinhamentos das ruas actuaes.

«O perigo que resulta da excessiva multiplicação das vias publicas, sem precisão, escreve, é a redução exagerada da superficie dos quarteirões edificados, e consequentemente a suppressão dos grandes pateos interiores e dos jardins particulares».

«A revisão dos planos de alinhamento das ruas mais frequentadas impõe-se, e de cada vez mais se imporá, prosegue. Deve por isso providenciar-se de maneira que tenham alinhamentos em relação com as necessidades da circulação moderna».

«Ha-de ser laborioso e melindroso este encargo, quando tiver que attender-se ao passado glorioso de Paris e ás necessidades actuaes. Ha de ser preciso ter em vista a execução parcial dos antigos alinhamentos, poupar os predios antigos, que devem tornar-se inviolaveis pelo seu carácter historico e pela sua belleza, evitar a alteração da esthetica de uma cidade que tem por dever conservar e augmentar ainda em todo o mundo o seu prestigio esthetic; procurar reatar a tradição dos architectos dos seculos XVII e XVIII, encontrar o sentimento, o gosto das praças decorativas, das perspectivas harmoniosas e das linhas pictóreas».

Esta traducción tão fiel quanto possível do que se depara na pagina 56 das «Considerações technicas», mostra bem quanto o problema é complexo e como deve ser bem ponderadamente estudado e realizado.

Mas o Sr. Delanney conta para isso com os recursos

que correspondem à obrigação de reconstruções, a uma subordinação mais perfeita dos preceitos de hygiene, à imposição absoluta de construir casas novas que não ultrapassem o alinhamento planeado e não fiquem no existente, e, finalmente às expropriações.

Tambem entende que a rua deve ser destinada à circulação e não atravancada com postes annunciadores, mesas de cafés, exposições, kiosques e principalmente com o que os Ingleses denominam *lavatories*. Estes devem ficar no sub-solo e tirando um tanto ao pictoresco das ruas parisienses, estreitar os passeios de algumas grandes vias publicas à custa da *terrasse*.

«Em breve surgirá este dilemma, escreve, ou alargar estas grandes arterias que se tornaram muito estreitas, procedendo a ruinosas expropriações pela hecatombe de casas de grande luxo, ou alargá-las de modo igualmente efficaz e por assim dizer gratuito, libertando-as dos impedimentos que tiram á circulação uma notavel porção da sua superficie».

Imperfeitamente esta nota deu ideia do estudo referente á circulação de Paris e aos meios de a melhorar; mas o Sr. Delanney não se contenta com alargar certos arruamentos e ligar outros entre si, como o indica em linhas a carmin e a azul no nono graphic com que esclarece as suas «Considerações technicas».

Ataca deliberadamente o problema dos jardins e dos espaços livres.

E' o que procuraremos referir no proximo artigo com que talvez ainda não terminemos a referencia ao «maior Paris».

Tanto admiramos a capital da França, tanto procuramos macaqueá-la n'alguns dos vicios que ministra para uso de estranhos quasi sempre, embora com proveito proprio, que não virá fóra de proposito imitá-la no que ella tem de bom: o seu amor ao progresso, aliado ao respeito pela tradição da belleza antiga, o seu genio emprehendededor e o seu affan em attrahir o estrangeiro, quer o procure por meio dos seus museus, das suas escholas e dos seus laboratorios, quer pelas manifestações d'outra ordem, mas que todas fazem amar a vida e julgar que ella merece ser vivida, sem as invejas que malsinam, sem os egoismos que deprimem, sem as calumnias que se acoitam tantas vezes por detraz d'um anonymato tão asqueroso, quanto covarde.

Mello de Mattos.

A travessia do Atlântico em menos de dois dias e meio

Trata-se do salto da Europa á America, em dirigivel, segundo o projecto do Sr. Henrique Sanchis, apresentado n'uma conferencia feita na União Ibero-Americana, de Madrid.

Das palavras do Sr. Henrique Sanchis deprehende-se que o assumpto foi perfeitamente estudado, que o plano é exequivel, e que existem pilotos entusiastas dispostos a tentar a empresa, quando se lhes facultem os meios para realizá-la.

Para o fim proposto, diz o Sr. Sanchis ser necessário:

1.º Adquirir um ou dois dirigiveis analogos aos muitos que n'este momento se estão terminando, com febril actividade, na Alemanha, na França e na Italia. Typo de 20.000 a 24.000 m.³.

2.º Postos de refugio em Cadiz e nas Canarias, e, sendo preciso, em Africa.

3.º Preparar o pessoal preciso para a travessia.

A aquisição de um ou mais dirigiveis de typo moderno poderá fazer-se dentro de um prazo maximo, para a entrega, de oito mezes, e as fabricas allemãs, francesas ou italianas podem satisfazer a encommenda.

O preço de um dirigivel de 20.000 m.³ e de 1.000 cavalos, pôde fixar-se em 160.000\$ escudos. Os portos de refugio (barracões) em Cadiz e nas Canarias podem fazer-se economicamente de madeira, como em Paris o fez a Companhia Zodiaco para proteger o rígido *Spies*. O orçamento para cada barracão será de 50.000\$ escudos, que é quanto aquelle custou.

Por ultimo, o pessoal para a prestação de todos os serviços technicos, durante a travessia, já o possue a Hespanha, competentissimo. Os pilotos aeronautas militares e alguns da armada só de mais alguma experiência carecem para levarem a aeronave ao seu destino.

Haverá tambem necessidade de contar-se com um serviço de telegraphia sem fios, tão completo quanto possível, para se poder conhecer a intensidade e direcção dos ventos, sobretudo na ultima etapa da viagem, isto é, entre Cabo Verde e a costa do Brasil; e é possivel que de tres ou quatro vasos de guerra ou transatlanticos, dotados com boas installações, por forma que o dirigivel possa estar constantemente em comunicação telegraphica com uma estação pelo menos, ou das da costa ou das dos barcos encarregados de vigiar e facilitar a travessia aerea.

A tripulação será de 12 homens.

Sendo a distancia total a percorrer em linha recta, 5.300 kilometros, e accrescentando-lhe 150 kilometros pela volta pela costa d'Africa, resultará um total de 5.450 kilometros, que podem decompôr-se em 4 etapas, como segue:

Cadiz a Canarias	1.100	kilometros
Canarias-Santiago de Cabo-Verde	1.700	"
Santiago-São Paulo	1.750	"
São Paulo-Cabo S. Roque	900	"
Total	5.450	"

Dando ao dirigivel uma velocidade de 80 kilometros á hora, a accrescentando os 20 kilometros percorridos pelos alizeos, teremos uma velocidade total de 100 kilometros, e, portanto, em cincuenta e sete horas e meia de marcha se effectuará a travessia, isto é, em dois dias e nove horas e meia.

O projecto foi já estudado por varios technicos de reconhecida competencia, sendo aprovado, e alguns até ofereceram o seu concurso pessoal para tomarem parte na empresa.

Falta só o capital preciso. O primeiro que terá obrigação de fornecê-lo, é o Estado. Virão depois os particulares.

A nova estação-terminus da rede central da Argentina

A linha ferrea central da Argentina tem em construção, em Buenos-Ayres, uma nova estação-terminus, que dará não só para todo o movimento de passageiros, mas tambem para o de mercadorias, e, como é obvio, feitos em separado. Abrangerá uma area de ceica de 30 hectares, e custará perto de 5 milhões de escudos.

O movimento de passageiros pela rede tem aumentado tanto, especialmente nas zonas suburbanas, que a companhia resolven já a introdução, n'estas zonas, da tracção electrica, que ainda lhe facilitará o futuro desenvolvimento, para cujo fim se tem em muita conta uma racional manipulação das bagagens, que não serão transportadas através as salas da estação, mas despachadas logo á entrada, d'onde, por corredores e ascensores, serão levadas aos binarios de partida, ou vice-versa.

O vestibulo para a venda dos bilhetes é facilmente accessivel aos veículos, e mede 61 x 18 metros. D'ahi, o passageiro tendo já despachado a bagagem portatil, ou de mão, entra na sala principal, de 140 metros de comprido,

por 25 de largura e 19 de altura, e d'onde tem accesso ás plataformas, ás salas de espera e aos varios bufetes da estação.

Os bufetes, álem de uma ampla sala, dispõem, no primeiro andar, de pequenos compartimentos, para quem, para estar mais á vontade, prefira manter-se afastado do bufete principal, de maior bulício e movimento.

Os andares superiores da estação são destinados aos escriptorios da companhia, e a diversos serviços de grande utilidade, como banhos, estação telephonica, etc., etc.

Sob o alpendre existem por emquanto 7 plataformas, a que se juntarão mais duas, quando o serviço o exigir; tres das plataformas destinadas ao serviço de grande percurso teem o comprimento de 350 metros, e nas outras, de 250 metros, desenvolve-se o movimento do serviço extra-urbano.

Os binarios são cobertos por tres elegantes tectos de ferro, formados por arcos de 48 metros de corda por 25 de altura. Por emquanto só dois estão construidos, e o terceiro construir-se-ha quando for necessário o serviço das duas outras plataformas.

Entre cada duas plataformas correm tres binarios.

Antes da estação, e á esquerda, serão construidos numerosos armazens para mercadorias, que abrangerão 11.800^{m²}. Augmenta-lhes muito a capacidade o facto de que serão estabelecidos em muitos andares, aproveitando-se assim muitissimo a area ocupada.

Os armazens serão dotados de numerosas cabreas, muitas movidas por electricidade, que servirão para accudir de prompto a todos os fardos, á chegada ou á partida.



BRINDES RECEBIDOS

Agradecemos os seguintes brindes:

Um lindo calendario de escriptorio para o corrente anno, da casa Henry Gris & C.^o, Rua do Ouro, 83, Lisboa; fabrica de carimbos de borracha, com gravura em todos os gêneros, numeradores e datadores, gravura em pedras finas para anneis, e tambem gravura heraldica e comercial.

Uma agenda-bijou, do Sr. A. G. Perdigão, encadernador, na R. da Saudade, 8, Lisboa.

Outra agenda-bijou, da casa Ernst George, Successores, R. da Prata, 8, agencia de viagens, conceituadissima.

Uma agenda-carteira lindissima, dos Srs. Francisco Rivière & Hijos, de Barcelona, Ronda San Pedro, 58, com tecidos metalicos para todas as applicações industriaes, redes, arames, lampadas de segurança para minas; casa cujo representante no Porto, é o Sr. Arnaldo Portugal, R. do Bomjardim, 190.

Tres calendarios de parede, dos Srs. Harker, Sumner & C.^o, Lisboa, Largo do Corpo-Santo, 14 a 18, e Porto, R. Sá da Bandeira, 223 a 227, representantes das melhores marcas de machinas para moagens e lagares, motores «Stockport» e «Diesel», debulhadoras «Garrett», enfardadeiras, locomoveis e caminheiras.

Dois calendarios de parede, dos Srs. Pinto de Sousa & Baptista, (A Industrial Agricola), sucessores de John M. Sumner & C.^o, com machinas para industrias, agricultura e colonias, tendo o seu escriptorio em Lisboa, na Avenida da Liberdade, 29 a 37, onde tambem existe permanentemente uma exposição de machinas e utensilios agricolos e outros.

Um calendario de parede da casa Ch. Lorilleux, com tintas de impressão; agente-em Portugal, Carlos Correia da Silva, R. Serpa Pinto, 24, Lisboa.

Uma bonita agenda da Companhia de Seguros «Segurança», do Porto, rua Ferreira Borges, 20.

VIAGENS E TRANSPORTES

Tarifa 24 de grande velocidade da Companhia Portugueza

Como por mais de uma vez tivemos occasião de dizer ao referirmo-nos a transporte de fructas, hortaliças, etc., nas linhas da Companhia Portugueza, esta Companhia trava de estudar a forma de ampliar as suas principaes estações a tarifa especial n.º 24 de g. v. que actualmente é applicável apenas para Lisboa-Rocio, para entrega nos mercados e domicílios da capital.

Essa nossa informação acha-se já confirmada por quanto aquella Companhia já submetten á sancção do Governo o projecto da nova tarifa, que virá a ter o mesmo numero e que attenderá aos transportes expedidos para aqueles destinos e mais os de Lisboa-Mar para remessas destinadas a exportação: Santarem, Paialvo (Thomar), Coimbra, Aveiro, Gaia, Campanhã, Figueira da Foz, Leiria, Portalegre, Elvas, Covilhã e Guarda.

Para Lisboa (mercados ou domicílios) são conservados na tarifa os preços hoje em vigor, e como já demonstrámos são muito reduzidos, mais ainda do que as tarifas congeneres em vigor nalgumas linhas estrangeiras.

Para os demais destinos insere a tarifa uma nova tabella de preços (B) formados em bases iguais aos de Lisboa deduzidas a camionagem e despesas de manutenção e de operações de despacho na Alfandega.

Estes preços são applicados não só a remessas de pouco peso desde o minimo de 40 kilos, como a de vagão completo de 5.000 kilos, ou pagando como tal. Para estas ultimas é estabelecida a obrigatoriedade das operações de carga e de descarga serem feitas por gente, conta e risco do expedidor e consignatario, deixando por isso o caminho de ferro de cobrar os direitos correspondentes, \$10 por tonelada e operação.

Para Lisboa-Mar (dependencia de Lisboa-Caes dos Soldados) só serão aceitas remessas tanto de pouco peso como de vagão completo, que se destinem a exportação por via marítima. Para estas remessas cobrar-se-ha, além do preço de transporte segundo a distancia até Lisboa-C. S. e respectivas despesas de manutenção, a taxa de embarque, estipulada pelo art. 12.º da tarifa de despesas accessórias, \$10 por tonelada.

Segundo uma condição da nova tarifa, as remessas que se destinam ás estações de Azambuja até Braço de Prata podem também aproveitar dos seus preços, desde que o expedidor o peça por escripto na nota d'expedição respetiva, cobrando-se a taxa correspondente á estação designada mais proxima que se siga á do destino da remessa, Lisboa-Mar ou Santarem, segundo o sentido do percurso. As remessas procedentes da linha de oeste com destino a Braço de Prata, será applicado o preço correspondente a Lisboa-Mar.

Para as remessas que procedam ou se destinem ás estações da linha da Beira Baixa, e que em virtude do principio estabelecido da via mais curta para o seguimento das remessas, tenham de transitar pelas linhas da Beira Alta, cobrar-se-ha para a Companhia Portugueza o que por esta tarifa corresponda aos quilometros percorridos nas suas linhas, mais o que corresponde por direitos de manutenção, como se se tratasse de remessas de serviço interno; para a Beira Alta, pelo percurso entre Guarda e Pampilhosa, 4582 e 4555 por tonelada, respectivamente para remessas de detalhe e de vagão completo, incluindo as despesas accessórias.

Para se avaliar da modicidade dos novos preços d'esta tarifa, que sem duvida, em breves será aprovada e posta em vigor, dadas as vantagens que representa para o público, citaremos um exemplo de taxas.

Uma remessa de 100 kilos de fructa de Elvas a Porto, 389 kilometros.

A tabella B indica para 386 a 390 k.	9558	por ton.
Mais os direitos de manutenção.....	\$40	"
Total	9598	"
Para os 100 kilogr.....	\$99,8	
Guia, registo, sello, etc.	\$09,2	
Total.....	1509,0	

ou seja 1 centavo (10,9 reis) por cada kilo.

Esperemos, pois, que a nova tarifa entre em vigor, e veremos o quanto ella ha de vir a beneficiar e desenvolver o tráfego das fructas, hortaliças, lacticínios, legumes verdes, batatas e flores, já hoje muito importante, mas que em breve tempo tomará muito maior incremento.

Exportação, importação e transito de gados pelas Fronteiras de Portugal

Em virtude das medidas tomadas pelo Governo d'Hespanha sobre a importação e exportação de gados, a Companhia de Salamanca á Fronteira de Portugal, publicou um aviso que a Companhia da Beira Alta reproduziu e no qual se insere o decreto do Governo hespanhol e as disposições a seguir transcriptas:

«Tendo deixado de vigorar o Tractado de Commercio de 1893 entre Portugal e a nossa nação, e devendo, portanto, cessar as facilidades de livre transito que em virtude das clausulas do dito convenio existiam para a exportação, importação e transito de gados, determinou Sua Magestade El-Rei que os gados que hajam de ser importados ou exportados pela nossa fronteira com Portugal, sejam submettidos ás prescripções vigentes contidas nos artigos n.ºs 204 a 211 inclusivé, do regulamento de sanidade exterior de 14 de Janeiro de 1909.»

A Companhia de Salamanca á Fronteira de Portugal recomendou, portanto, ás suas estações, especialmente ás de Espeja, Fuentes de Oñoro e Fregeneda, que tenham presente o anteriormente disposto para o seu mais exacto cumprimento.

Os art.ºs do regulamento de sanidade que se citam, e que dizem respeito directamente ao caminho de ferro, são os seguintes:

«Art. 203—Os gados cavallar, luar, asinino, vaccum, lanigero, caprino e sumo, ficam sujeitos em toda a occasião, e no acto da sua importação em Hespanha por mar ou por terra, a uma visita sanitaria, cujos direitos, que se determinarão em uma relação ou tarifa especial, serão de conta dos importadores.

A mesma medida poderá ser applicada ás outras especies de animaes, especialmente aos cães e aves domesticas, sempre que se considere necessário.

Art. 206—Nos portos e fronteiras onde não se haja estabelecido o serviço sanitario, se exigirá, em Hespanha, aos importadores de gados estrangeiros, certificado de origem e de sanidade referente aos mesmos com a indicação da especie, numero e resenha dos animaes objecto da importação.

Este certificado deve ser passado por um medico-veterinario oficial e levará o visto do consul ou do agente consular hespanhol, ou, na sua falta, da auctoridade respectiva da circunscripção ou consarca de que procedem os animaes, em cujo documento se fará constar que, durante as seis semanas anteriores á data da sua expedição, não grassou, no ponto da sua procedencia, enfermidade alguma contagiosa nos gados da especie apresentada para a importação.

O dito certificado será valido perante quem corresponda, durante o improrrogável prazo de tres dias.

Art. 208—Todos os animaes que de Hespanha se exportem para o estrangeiro por mar ou por terra, serão objecto de uma visita sanitaria escrupulosa. Os direitos estipulados ou que se estipulem pela dita visita sanitaria serão de conta dos exportadores.

O dia e hora em que deve efectuar-se o reconhecimento sanitario, serão determinados pelas auctoridades respectivas de acordo com o inspector veterinario.

Art. 211—Se a exportação se fizer por mar ou pelas linhas ferro-riarias, o inspector veterinario examinará previamente com o maior cuidado a parte da embarcação, vagão ou vagões destinados a conduzir os animaes, ordenando a limpeza e desinfecção sempre que o julgue necessário.

CARRIS DE FERRO DE LISBOA

O novo contracto

Publicaram os jornaes o projecto do novo contracto combinado entre a Comissão municipal que deixou as cadeiras da Camara em 31 de dezembro e a Companhia Carris, e que ficou concluido para ser estudado, modificado ou ratificado pela Camara actual.

Antes de tudo louvemos a boa ideia de dar publicidade a esse documento, antes d'ele se converter em contracto definitivo. Disse-se na Camara que ao Sr. Alves de Mattos se deve essa publicação; a elle, pois, cabem os louvores de ter dado ao publico de Lisboa conhecimento de negociações que tanto o interessam, com antecedencia bastante para que sobre elles se exerça a critica e acaso d'esta possam sahir quaisquer modificações beneficas para a cidade, ou melhor, para esse publico, em geral.

E' essa critica que vamos fazer com a imparcialidade que nunca abandonamos, e até com sacrificio do espaço, porque, tendo que transcrever muitos artigos do contracto em projecto, e sobre elle fazer numerosas observações, isso tornará, já o vemos, este artigo extremamente longo, fóra dos habitos d'esta *Gazeta*.

Em geral, do projecto vê-se — o que todos sabiam — que a Companhia, escudada nos contractos latitudinarios que lhe foram concedidos, ou que ella teve meios de arrancar á Camara, que, por nossa desgraça, dirigia os negócios da cidade em 1898, continua no seu sistema de só dar «bilha de leite por .. tonel de azeite».

Difficil era, pois, à comissão, obter d'ella qualquer concessão em beneficio do publico.

Mas, francamente o diremos, as que conseguiu justificam a canção franceza.

«Trop souvent ce qu'on nous donne,
Ne vaut pas ce qu'on nous prend.»

A leitura do projecto deixa-nos a impressão de que se, pelos actuaes contractos, a companhia é já senhora magnifica das ruas de Lisboa, pelo futuro ainda mais ella fica dominadora d'estas... e da Camara Municipal.

A comissão não ha duvida que teve deante de si grandes dificuldades, e fazemos-lhe a justiça de crer na sua muita vontade de as vencer, mas quanto a nós não se compenetrou bem que a Camara tem — apesar d'aquellos contractos — ainda um valioso trunfo que lhe daria o ganho do jogo. Pô-lo na mesa sobre as cartas de pequeno valor de uma regularização de contas, uma leve alteração de tarifas, uma concessão de passes e outra aos bilhetes de assignatura, e a companhia ganhou o jogo.

A situação é esta:

A Companhia Carris attingiu, dadas as condições da cidade de Lisboa e do seu movimento de transportes entre os diferentes pontos servidos pelas suas linhas, o maximo da sua exploração. Não pôde pôr mais carros, porque atulharia as ruas e tudo parava; não os pôde fazer andar mais rapidos, porque os desastres seriam frequentes.

Quasi a totalidade das suas carreiras teem que atravessar gargantas onde o movimento se estrangula. Perde dinheiro por isso. Precisa fazer divergir o movimento das ruas do Arsenal, Aurea e Augusta para outras ruas. Precisa do Chiado para auxiliar a primeira, das ruas da Prata e dos Fanqueiros, como subsidiarios d'aquellas ultimas.

Conceder-lhe a passagem por estas ruas, mas especialmente a primeira, é valorizar a sua rede em mais de cincuenta por cento. Aqui tinha, pois a Camara o trunfo para fazer valer as suas exigencias.

E não precisava conceder mais, e não devia aceitar tão pouco.

Vejamos o que a cidade dá e recebe, analysando o contracto:

Diz o projecto:

Artigo 1.º — É mantido o prazo de 99 annos, contados desde 9 de fevereiro de 1888, para a Companhia Carris de Ferro de Lisboa, no exercicio da sua industria de transportes de passageiros e condução de mercadorias, conservar e explorar, como concessão de utilidade publica, que fica sendo para todos os efeitos legaes, as linhas ferreas que actualmente lhe pertencem, *as que estão projectadas e as que de futuro estabelecer nas ruas e demais logares publicos* em que de harmonia com as estipulações do presente contracto, lhe é permitido fazê-lo.

§ 1.º Transferida a concessão da Nova Companhia dos Ascensores Mechanicos de Lisboa e sendo assim incorporadas as suas linhas na rede geral da Companhia Carris de Ferro de Lisboa, a respectiva exploração fica completamente integrada no regimen do presente contracto.

Aqui se vê que até fevereiro de 1987, isto é, ainda por 73 annos (!) não teremos em Lisboa outro meio de tracção álem do fio aereo que lá está ha 14 annos, banido em Nova York e que em parte alguma é consentido no centro das capitais, exceptuando Madrid apenas!

E não só para as linhas existentes, como para as *futuras* e ainda para as dos ascensores, que não tinham tal garantia.

§ 3.º A Companhia poderá combinar a sua exploração ferroviaria com a de veículos que circulem *fóra dos carris*.

§ 4.º Para as instalações e *demais dependencias*, accessórios das suas linhas ferreas, a Companhia poderá, sempre que isso seja necessário ou conveniente ao serviço de exploração, utilizar as vias e logares publicos onde seja possível fazê-lo sem prejudicar o livre transito do publico.

O § 3.º é uma concessão enorme: de todas as ruas, mesmo os mais estreitos becos, porque a companhia não diz por onde fará circular esses carros volantes.

O 4.º então é mirabolante! O direito de construir *quaisquer dependencias* sempre que à companhia convenha em qualquer logar publico, é a alienação em globo, de toda a cidade. Não é já a faxa da rodagem, são os passeios, os jardins, os atrios dos monumentos, tudo.

Amanhã a Carris terá o direito — e usará d'elle — de pôr uma barraca em frente do portico dos Jeronymos, um poste sobre a base do monumento dos Restauradores, uma caixa de transformadores de corrente em frente da porta de qualquer de nós, ou da vidraça de qualquer lojista, sempre que «não prejudique o transito».

E pelo que fez ao arco de Santo André, se vê como ella é respeitadora dos monumentos publicos.

Art. 4.º — Além das linhas constantes do referido mappa, a Companhia fica tendo o direito de construir quaisquer linhas que, de futuro, lhe convenha explorar e seja possível assentá-las nas vias publicas da area da cidade de Lisboa, salvo se a isso obstar algum motivo relevante de ordem ou interesse publico.

§ 1.º As divergencias entre a Camara e a Companhia ácerca da qualificação de tais motivos, serão resolvidas em juizo arbitral, sem recurso, e «ex-aequo et bono», em prazo não excedente a dois meses.

§ 3.º Se a Camara, dentro do prazo de 30 dias, posteriores a divergência, se recusar a outorgar o compromisso para a constituição do tribunal ou se os árbitros nada resolverem no prazo fixado, a Companhia desde logo terá o direito de construir as novas linhas a que se refere este artigo.

§ 4.º O mesmo direito terá a Companhia quando a Camara nada delibere sobre os projectos, dentro do prazo a que se refere o § 1.º do artigo 9.º d'este contracto.

Conforme o art. 4.º, a companhia tem direito a estabelecer linhas por onde quiser; se a Camara se opõe, veem os árbitros, e se ella se demora *dois meses* a nomear o seu ou a aprovar os projectos a companhia constrói e faz o que quer!

Note-se, *dois meses* para a camara estudar um projecto, que a companhia, apesar de ser bem simples a construção e até já estar prevista ha dezenas de annos, leva um anno para apresentar, como se vê no

Art. 3.º — Obriga-se a Companhia a apresentar á Camara, no prazo de um anno, a contar da presente data, os projectos das linhas seguintes:

1.º — *Alcantara e Belem á Ajuda* — Pela calçada da Tapada e nova rua projectada no Alto de Santo Amaro e Ajuda e Calçada da Ajuda a Belem, logo que aquella rua esteja construída.

2.º — *Alcantara á Estrela* — Pelas ruas do Livramento, das Ca-

vallarias do Infante, Possidonio da Silva, Boa Morte e rua de Santo Antonio.

3.º—Cruz das Almas à rua Possidonio da Silva—Pelo Arco do Carvalhão, Prazeres e largo dos Prazeres.

4.º—Campolide a S. Sebastião—Pela rua Marquez da Fronteira.

5.º—Sete-Rios a Carnide—Pelas Laranjeiras e estrada da Luz.

6.º—Chiado—Pelas ruas do Carmo, S. Nicolau, Nova do Almada, Garrett, até ao largo das Duas Egrejas em sentido ascendente, e descendente pelas ruas Paiva de Andrade, da Lucta, Victor Cordon, calçada de S. Francisco e rua da Conceição.

7.º—Rua da Prata e rua dos Fanqueiros e Poço do Borratém.

8.º—Castello-Poco do Borratém, Santo André—Pelas ruas da Magdalena, de S. Mamede, da Saudade, dos Milagres de Santo Antonio e Costa do Castello.

9.º—Rua dos Sapadores ao Caminho de Ferro—Pelas ruas do Valle de Santo Antonio, quando a Camara tenha construído uma variante n'esta rua de forma a obter uma inclinação não superior a 14 por cento.

10.º—Avenida Almirante Reis ao Alto de S. João—Pela rua Conselheiro Moraes Soares, quando esta rua estiver terminada.

11.º—Avenida Almirante Reis à Graça—Pela rua Maria Andrade, Maria, Antonia Andrade, Calçada e Caminho do Forno do Tijolo.

12.º—Conde de Redondo à rua Estephania—Pela rua Gonçalves Crespo, Avenida Duque de Loulé e rua do Instituto Agricola.

§ 1.º—Tambem desde já ficam aprovados por parte da Camara os projectos que a Companhia lhe apresentou com o seu pedido de 11 de junho ultimo para a construcção das linhas pela rua dos Fanqueiros, rua da Prata, Victor Cordon, Garrett e do Carmo, assim de desaccumular do centro da cidade o serviço de viação, completados com uma ligação no sentido ascendente pelas ruas de S. Nicolau e Nova do Almada.

Aqui vem a linha do Chiado, e não só ella, como, disfarçadamente, mais uma linha nova pelas ruas de S. Nicolau e Nova do Almada, constituindo aquella mais uma transversal do quadrilatero da Baixa o que será um grande estorvo para o apertado cruzamento da rua Aurea.

As linhas das ruas dos Fanqueiros e da Prata e a da Ajuda, pela calçada d'este nome, já estavam no contracto de 1898, como aqui o dissemos no nosso numero de 1 de outubro de 1901.

A art. 6.º dá à companhia o direito de substituir o seu sistema de tracção, mas não diz que isso só se fará com consentimento da Camara. Diz-se que esse sistema será «o que as condições locaes e os progressos da sciencia e da industria aconselharem» mas nada mais.

A companhia é pois, livre de o fazer, como, quando e como quiser; a Camara é que (§ 4.º) não a pôde obrigar a isso senão *d'aqui a 35 annos*.

Esta obrigação estava no actual contracto, e o prazo, se não expirou, estava por pouco. Agora a Companhia consegue um novo prazo, larguissimo como se vê, o que lhe é de uma vantagem valiosissima.

Art. 7.º Durante todo o período da vigencia d'este contracto e dentro do perimetro da rede geral concedido à Companhia, será mantida a estipulação do artigo 7.º do contracto de 16 de agosto de 1898, aprovado por decreto de 20 de outubro d'esse anno, e assim não poderá a Camara fazer qualquer nova concessão ou dar qualquer licença para a exploração da industria de transporte colectivo de passageiros por meios mechanicos, salvo acordo previo com a Companhia.

E' a manutenção do monopólio por 99 annos. Até aos nossos bisnetos não haverá outra coisa em Lisboa.

Art. 12.º As novas linhas que a Companhia construir só poderão ser abertas à exploração depois de examinadas e aprovadas pela repartição technica da Camara, devendo o resultado do exame ser comunicado à Companhia nos tres dias subsequentes a sua conclusão.

§ 1.º Ter-se-ha como auctorizada a abertura à exploração, se nenhuma comunicação for feita no prazo indicado.

§ 2.º Da mesma forma se procederá com o novo material circulante sobre rails ou fóra d'elles.

§ 3.º A recusa para a abertura à exploração de qualquer nova linha só poderá fundar-se no facto de não corresponder aos projectos aprovados, e, quanto à circulação dos novos carros, no facto de não se acharem conformes com as posturas a que estiverem sujeitos nos termos d'este contracto (!!).

Como se vê a companhia, na sua qualidade de ingleza, usa o proverbio *time is money*, e obriga a Camara a acatá-lo.

Se a Repartição não achar a linha em estado de ser

aberta, e se se seguirem tres dias feriados, a Companhia abre a linha e a Camara fica... de bocca aberta.

Quanto ao § 3.º não se entende que posturas são as que se applicam aos carros electricos.

Art. 22.º O plano de exploração para o serviço ordinario será organizado pela forma que a Companhia julgar mais consentanea com os interesses do publico e com as necessidades do serviço, sendo contudo subordinado ao principio de que, *em qualquer ponto da rede, o intervallo entre dois carros successivos no mesmo sentido de qualquer tipo de serviço, não será superior, das 6 até às 8 horas, a 15 minutos, das 8 até às 20 horas, a 10 minutos; e das 20 até à 1 hora, a 15 minutos.*

§ 1.º Cada carreira de serviço a que se refere este artigo, com excepção das circulações, carros economicos e funiculares, compreenderá pelo menos quatro zonas.

§ 2.º As carreiras álem d'estas são consideradas serviço extraordinario e não teem minimo obrigatorio de zonas.

Este artigo está propositadamente redigido por forma a prestar-se a interpretações. Não se diz que o intervallo de cada carro para um mesmo destino será de 15 ou 10 minutos pelo menos, mas «de qualquer tipo de serviço», podendo ser considerado assim carros de circulação ou de carreira directa, carros ordinarios ou extraordinarios, etc.

Art. 23.º Durante a vigencia do presente contracto as tarifas, para as linhas actuaes e para aquellas cuja construcção já está prevista, são para o serviço ordinario 2 centavos por uma zona e um centavo por cada zona a mais, em toda a rede da Companhia, não podendo as carreiras extraordinarias ter preços superiores aos estabelecidos n'este artigo.

§ 1.º A divisão das zonas é a que consta do segundo mappa adjunto a este contracto e que fica fazendo parte integrante d'elle, e essa divisão só poderá ser modificada de acordo com a Camara.

As tarifas fixadas não são, durante um certo prazo, sujeitas a revisão, como seria natural. Ficam fixas *até 1987*.

E' n'este artigo que estão as «broas do Natal» ou o «bolo-rei com brindes de valor» que o novo contracto oferece ao publico.

Mas, examinando o mappa como amavelmente no-lo consentiram na Camara, vê-se que as broas são de mau milho e os brindes de pechisbeque.

A companhia abate o preço actual das zonas, mas *divide ao meio as mais importantes*, de forma que, em geral, entre pontos de mais importante movimento cobra a mesma coisa, e mesmo em alguns casos cobra mais.

As carreiras entre os extremos da rede central, da antiga concessão, Intendente, Caminho de Ferro, Rua das Pretas a Santos, são cortadas na praça do Commercio, pelo que ficam sendo de 2 zonas, de 30 reis como actualmente. A da praça do Commercio à Rotunda é dividida em duas, na rua das Pretas, ficando, pois nos mesmos 30 reis.

Mas a do Camões à rua Alexandre Herculano, que hoje é uma zona só, fica pulverizada em tres, custando assim mais cara do que hoje, 40 em vez de 30 reis.

O mesmo sucede à da Graça ao Rocio que passa de 30 para 40 reis; e cremos que até ao Desterro passa de 30 para 50 reis.

A circulação Rio de Janeiro-Avenida-Baixa-S. Roque, que cremos passa a subir pelo Chiado, serviço que muitas pessoas aproveitam, em noites calmosas, para tomar o fresco, passa de 50 para 60, porque de tres zonas que hoje tem passa a cinco: Rua das Pretas, Camões, S. Pedro d'Alcantara, S. Mamede, Alexandre Herculano e Rua das Pretas.

Continuam, entre outras, a ser uma zona os 600 metros da rua Alexandre Herculano e os da avenida Fontes, não permitindo a Companhia que quem vem do lado do Arco do Cego ou Bemfica para o Rato deixe de pagar uma zona mais pelos 300 metros da Rotunda à rua Alexandre Herculano, e outra, de 20 réis, por esta rua. Assim, Mata-douro ao Rato, 1.500 metros, custa meio tostão.

Justo é reconhecer que para Belem, Campo Grande, Lumiar e Bemfica, ha uma reducção cremos que de 20 reis, e que se acaba com os preços mais elevados aos dominigos, o que é uma vantagem; assim como para os pequenos percursos da Baixa até ou desde a praça do Commercio se pagará dois em vez de tres centavos.

Mas ha um § 5.^o que não podemos deixar de transcrever:

§ 5.^o Na hypothese do agravamento do agio do ouro ou do aumento do coifficiente da exploração durante um anno civil viram a affectar por uma forma consideravel a economia da Companhia exploradora da rede, os preços indicados n'este artigo poderão ser aumentados pelo tempo necessário e de maneira a compensá-la no conjunto; e para a distribuição d'esse aumento, que deverá ser proporcional tanto quanto possível aos preços que ficam estabelecidos, ter-se-hão em conta os mínimos da actual inceda.

E um cumulo! Se a Companhia administrar mal, se gastar demasiado na exploração e o coifficiente portanto durante um só anno aumentar (e não se diz sobre que base) se a Companhia em vez de ganhar *rios de dinheiro* tiver apenas lucros razoavelmente remuneradores, tem logo o direito de aumentar as tarifas.

Aqui demonstrámos ha um anno (pagina 378 do nosso numero de 16 de dezembro de 1912) que a companhia dos Omnibus de Paris *perdeu* consideravelmente no primeiro anno de exploração das suas carreiras com as tarifas reduzidas. Se cá succeder apenas que a companhia não ganhe muito, muitíssimo, era uma vez o art. 23.^o.

O art. 24 mantem de forma efectiva os carros do povo (que passam a chamar-se carros económicos, quando melhor seria chamar-lhes de 2.^a classe) à semana e ao domingo até ao meio-dia, os quaes tem a grande diferença de custarem menos 1 centavo nas duas primeiras zonas. Por 10 reis de diferença, não valia a pena.

E note-se que os mantem unicamente nos trajectos em que a companhia tem a competencia de outras empresas. Para a Avenida, Poço do Bispo, Graça, Estrela, etc.; e depois do meio-dia ao domingo, não ha *economias*.

E a glorificação de Eduardo Jorge e seus collegas, aos quaes a Camara terá que dar o golpe de misericordia, como preceitua o art.^o 34, cujos §§ dizem:

§ 3.^o—A Camara outrossim se obriga a determinar, mediante nova postura, que deve ser posta em vigor desde a data d'este contracto, que de futuro todos os veículos destinados a transportes de passageiros ou de mercadorias, excepto carrinhos de mão, tenham as rodas na distância mínima de 1.^m30 de centro a centro, sob pena de ser recusada ou retirada a respectiva licença.

§ 4.^o As licenças de tais veículos, actualmente em vigor, que não caducarem, só poderão ser renovadas nas condições em que foram concedidas a favor dos actuaes empresários, seus herdeiros directos, ou a favor, no caso de divisão de co-propriedade, dos que a constituíam.

Se o § 3.^o é mau, obrigando os actuaes carros a uma mudança de eixos que lhes custa cara, e mais cara custará à Camara que tem que reparar as calçadas, onde elles, com rodas de um lado fóra dos carris abrem um sulco, o § 4.^o impedindo que, no uso do seu direito, as actuaes empresas vendam o seu material a quem lh'o queira comprar, chega a ser escandaloso.

Se virmos a Camara, ella que tão defensora era das empresas populares, aprovar esta disposição, não poderemos deixar de exclamar como Virgilio, na Eneida:—*Quantum mutatis ab illo!*

O art. 27 é porém bastante para compensar a Camara d'este desgosto:

Art. 27.^o A Companhia fornecerá anualmente à Camara para o serviço municipal, 150 passes gratuitos e pessoas do modelo em uso para o público.

E a varinha de condão com que a companhia abre todas as portas. O passeinho é tão commodo, que à vista d'elle não ha resistencia possível; e portanto ella distribue-os à Camara em numero bastante para todos os vereadores, engenheiros, empregados, continuos, correios... e tudo!

Tambem os amigos não foram esquecidos no

Art. 28—A Companhia obriga-se a manter, ao preço de 50 escudos annuaes, os bilhetes de assignatura, validos para todas as linhas actuaes e futuras dentro da actual area da cidade de Lisboa.

§ unico. Ao preço d'estes bilhetes é applicavel o que fica estipulado no § 5.^o do artigo 23.^o do presente contracto.

Se o preço das carreiras fosse fortemente diminuido haveria razão para manter esses bilhetes a tal preço, mas com carreiras a 80 e 70 reis, basta que o assignante faça dois trajectos por dia, para lhe ficarem gratuitos todos os percursos que faça.

Os bilhetes de assignatura, validos, para mais, nas novas linhas e nas dos ascensores, poderiam bem subir de preço, e essa diferença de receita ser concedida aos passageiros em geral, alargando as zonas, de forma a que, dentro da antiga circumvallação, ou pelo menos entre os extremos do Intendente, Rotunda, Caminhos de Ferro, Alcantara e Rato, o preço em qualquer sentido, não fosse mais que dois centavos.

Como a tarifa fica, será mais uma prova de mesquinhez da companhia, porque poucos são os que tomam os carros no extremo da zona, e quem os tomar dentro de uma para a seguinte, embora incompleta, paga tanto como hoje.

Varias entidades teem ido à Camara, reclamar contra as condições d'este contracto que as prejudicam:

Os comerciantes do Chiado voltaram a reclamar contra a passagem dos carros por alli, no que, justificadamente, vêem um prejuizo, porque os seus fregueses tomarão os carros no Rocio para a Estrela e Rato, em vez de, como hoje, os irem tomar à praça do Camões;

Os donos dos carros volantes, que são condemnados a transformar os veículos e ficam privados da liberdade de transferirem a outros a sua industria, o que é contra todas as leis commerciaes;

Os habitantes da Ajuda, que tendo direito, pelo contracto de 1898 a uma linha pela actual calçada da Ajuda, vêem essa obrigação que a Companhia tomou, transformada n'uma hypothetica linha por uma rua ainda em projecto, que levará annos a pôr-se em execução.

Os portadores de bilhetes de assignatura, esses é que resolveram nada representar, porque estão bem protegidos no contracto.

Quem devia reunir-se e representar, era o grande público; todos os que se servem dos carros e tomam bilhete de carreira, porque são esses que ficam pagando ainda caríssimo, apertados n'uma rede de zonas exigüas, mesquinhos, e que, ao menos, poderia tornar-se mais suportável, se se adoptasse como em Paris, (e até mesmo em Lisboa se usa hoje em certos casos) o sistema de extremos sobrepostos, que permite que do meio de uma zona para o centro da seguinte se conte uma zona só.

A QUESTÃO DA CAIXA DE REFORMAS

Greve do pessoal

Para resolução da divergência entre o Syndicato do Pessoal dos Caminhos de ferro Portuguezes e a Companhia Portugueza, sobre as condições do regulamento da Caixa de Reformas e Pensões, teve, no dia 8, a comissão eleita na assembleia de 6 de janeiro do anno passado, uma larga conferencia com o seu presidente, o Sr. Presidente do Ministerio, sendo-lhe por este lido o projecto do regulamento elaborado pela Companhia.

Entre outras modificações, que esse projecto apresenta, nota-se que a pensão de reforma será de 55% do vencimento ou salario medio do interessado, considerando-se como tal não só o vencimento ou salario como tambem os abonos pagos pela Companhia ao pessoal, que não tendo a característica de reembolso das despesas, de socorros ou gratificação extraordinaria, representam premios concedidos pela applicação d'uma formula regulamentar, abonos de exercícios aos agentes da gare, lucros dos trabalhos de empreitada ou tarefa, abonos de residencia e de alojamento.

O empregado ou operario terá direito à reforma quan-

do complete 60 annos de edade e 30 de serviço, excepto o pessoal de comboios e chefes de deposito e de reserva, aos quaes aquelles minimos são reduzidos a 55 e 25 annos.

O empregado ou operario que se impossibilitar por doença terá direito à reforma depois de 15 annos de inscrito na Caixa.

A importancia da pensão de reforma, ordinaria ou antecipada, não poderá em caso algum ser superior a 75 % do vencimento ou salario medio, nem exceder 1:200\$000 réis annuais. Os minimos são fixados em 72\$ annuais para os homens e 54\$ annuais para as mulheres.

Aquelle que voluntariamente deixar de fazer parte da Caixa terá direito à restituição da totalidade das quotas pagas, e ainda a um donativo extraordinario, não inferior a tres meses do vencimento ou salario se for demittido ou exonerado por doença.

As viuvas, filhos menores de 18 annos, filhas solteiras e ás mães viuvas são concedidas pensões na importancia de metade da reforma.

A Caixa será administrada por uma comissão de 7 membros, sendo 5 nomeados pelo Conselho de Administração e dois eleitos, por 2 annos, pelos empregados e operarios inscriptos na Caixa.

A uma pergunta sobre se a situação em que ficaria o pessoal, no caso de se resolver o resgate das linhas, respondeu o Sr. Presidente do Ministerio, que o resgate, quando se torne um facto, não cercearia por principio algum, nenhuma das regalias que o pessoal já disfruta e que esse resgate se efectuaria logo que as circunstancias do paiz o permitissesem, o que lhe parecia não estar longe.

Inquirindo tambem se o regulamento agora apresentado era a ultima palavra da companhia, confirmou o facto dizendo: que a companhia não podia dar mais do que o que estava indicado no regulamento.

A comissão, reunindo em seguida, resolveu por unanimidade demittir-se, entregando à classe o seu mandato, aguardando a primeira reunião magna, para prestar contas dos seus trabalhos.

Esta reunião estava convocada para a noite de 14, na Caixa Económica Operaria.

Inesperadamente, na noite anterior, á 1 hora, o pessoal declarava-se em greve, suspendendo-se a circulação dos comboios desde a manhã de 14, chegando apenas a sahir um que não passou de Braço de Prata por ahi estar interceptada a linha, além da estação com dois vagões carregados, que estão na transversal, tomando tres vias.

N'outros pontos foi tambem feita «sabotage», já avariando-se os apparelhos telegraphicos, já fazendo parar as machinas e d'ellas retirando algumas peças; constando tambem que as agulhas, em varias estações, estão fechadas e trancadas tendo desapparecido as chaves das fechaduras Bourret.

Os telegrammas do «comité» grevista que, para registo, copiamos dão ideia d'esta attitude:

Entroncamento, ás 3 e 3 da madrugada.—Aos camaradas de toda a linha. Guardem os livros bem seguros F. 33 e 138 guias, talões, cartas de porte de P. V. e G. V. e folhas de carregamento de vagões em transito, e em caso de violencia inutilizem. «Comité central».

Entroncamento, ás 7 horas.—O governo toma conta das estações. Não haja receio. As notícias vão por via terrestre. Inutilizem o apparelho telegraphic. Haja união e solidariedade. A greve mantém-se em todas as linhas com exito. Não aceitem informaçōes a não ser enviadas por este «comité». Mantenham-se unidos e a vitória será nossa. Pedimos suas adhesões.

Entroncamento, ás 6 horas. Não consintam a circulação de qualquer comboio, custe o que custar, cuja dois us vias não estão em condições de assegurar a vida dos passageiros. Em todos os pontos as ordens são terminantes. Camaradas dedicados defendam a greve e previnam o pessoal de tracção que tenha cautela com a situação da linha que pode estar dynamitada.

As estações de Lisbra teem estado fechadas e guarda-

das por Guarda Fiscal e Nacional, conservando-se nos seus postos o pessoal que não adheriu à greve.

Hontem, 15, tentou-se fazer um comboio de Lisboa-R a Cintra, mas os grevistas, em Campolide, impediram-no de avançar, prevenindo o machinista de que havia n'isso grande perigo.

Como acima dizemos, grevistas reuniram-se em assembleia geral, na noite de 14, resolvendo, com grande entusiasmo, continuar a greve, e nomeando uma comissão para se entender com a administração da Companhia. Esta, porém, respondeu à comissão que, visto ter-se o pessoal declarado em greve, não podia receber-lá.

A comissão executiva e os directores adjuntos da Companhia e comissário do Governo teem estado reunidos, tendo-se tambem realizado em 14 e 15 varias conferencias com o Sr. ministro do Interior.

Este, perguntado por um deputado, na Camara, qual a attitudde do Governo, respondeu simplesmente (extracto oficial):

«O Governo não tem programma, tem apenas que cumprir a lei. Garantirá a liberdade de trabalho e o direito à propriedade.»

Até á hora do nosso jornal entrar na machine a situação conserva-se sem solução.



BOLETIM COMMERCIAL E FINANCIERO

Lisboa, 15 de Janeiro de 1914.

O Sr. Ministro das Finanças apresentou hontem na Camara dos Deputados o orçamento para 1914-1915, fazendo uma larga exposição dos elementos de que se serviu para avaliar as receitas e as despesas, conforme o relatorio que apresentou e os jornaes diarios hoje publicam na integra.

Esse orçamento não comprehende ainda as propostas de finanças que o orador prometeu apresentar, sendo só baseado nas leis já votadas e sobre o orçamento fido, attendidas varias economias feitas nos diferentes ministerios e ao augmento de receitas de varias proveniencias.

Sobre esse orçamento o actual apresenta os seguintes augmentos, em contos:

Nas receitas:

Ordinarias	3.873	
Extraordinarias	1.696	5.569

Nas despesas:

Ordinarias	1.562	
Extraordinarias	1.393	3.155

Saldo positivo proposto.

que, com o saldo de 1912-13

2.414

979

Forma o total de

3.393

Os numeros globaes que produzem estas diferenças são os seguintes, no orçamento que se propõe para 1914-1915:

Receitas:

Ordinarias	75.992	
Extraordinarias	5.470	81.462

Despesas:

Ordinarias	70.403	
Extraordinarias	7.667	78.070

Saldo ou excesso das receitas sobre as despesas

3.392

Explicando este resultado, o relatorio acrescenta que o excesso supra de 9.632 contos, sobre o orçamento anterior, se applica a Amortização da dívida nacional, na importancia de

3.284

Garantias de juros, reembolsaveis, na somma de

790

Subvenções para despesas coloniaes, no montante de

2.165

Sommando tudo

6.239

e havendo ainda o saldo disponivel, como dito fica, de

3.396

Teem sido bastante movimentadas as transacções de papeis de crédito durante a presente quinzena, registando-se tanto nas ca-

sas bancarias como nas de cambio, negocio regular, o que se pode atribuir ao facto de ser agora a epocha de cobrança de coupons.

Bolsa: Tem-se manifestado bastante movimento de bolsa, não havendo, contudo, grande alteração de preços, exceptuando a diferença de juros havida no fim do anno proximo preterito.

Cambios: Abriu a quinzena com offertas, fraquejando diversas vezes, em resultado de abundancia de coupons que representam ouro.

Os cambios abriram a $44\frac{3}{4}$ - $44\frac{5}{8}$ no principio da quinzena e fecharam hoje a $44\frac{12}{16}$ - $44\frac{13}{16}$.

£ ouro—comprador a 5\$31, vendedor a 5\$34.

O Rio fechou a $16\frac{5}{32}$ ou réis 14\$854.

Curso de cambios, comparados

	Comprador	Em 15 de Janeiro		Em 31 de Dezembro	
		Vendedor	Comprador	Vendedor	Comprador
Londres cheque	45	44 $\frac{7}{8}$	44 $\frac{9}{16}$	44 $\frac{7}{16}$	44 $\frac{7}{16}$
" 90 d/v	45 $\frac{1}{2}$	—	45 $\frac{3}{16}$	—	—
Paris cheque	632	635	636	639	639
Berlim	260	24	262	263	263
Amsterdam cheque	440	442	443	445	445
Madrid cheque	990	1000	1000	1010	1010

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e títulos	JANEIRO													
	2	3	5	6	7	8	9	10	12	13	14	15	—	—
Lisboa: Dívida Interna 3% assentamento	39,05	39,05	39,05	39,10	39,15	39,20	39,15	—	39,10	39,10	39	39	—	—
Dívida interna 3% coupon	38,82	38,85	38,85	38,85	38,85	38,95	39	—	38,95	38,90	38,85	38,85	—	—
4%, 1888, c/ premios	—	20,575	—	—	—	—	20,885	20,885	—	—	21,800	21,800	—	—
4%, 1888/9	c56,800	—	c56,800	—	—	—	—	—	—	—	c56,800	c56,800	—	—
4%, 1890	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3%, 1905 c/ premios	9,800	9,800	9,800	—	9,800	9,800	9,800	9,800	9,800	9,800	9,800	9,800	—	—
4%, 1905, (G.º de F.º Est)	—	—	c80,830	—	—	a80,830	—	—	—	—	a80,830	a80,830	—	—
5%, 1909, ob. (G.º de F.º Est)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	c80,800	c80,800	—	—
Externa 3% coupon 1.ª serie	66,870	67,800	67,800	67,800	67,510	—	67,510	—	67,510	67,510	67,800	67,800	—	—
3% 2.ª serie	66,500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	66,820	66,820	—	—
3% 3.ª serie	68,840	68,840	68,840	68,830	68,840	68,840	68,850	68,850	68,850	68,850	68,850	68,850	—	—
Obrigações dos Tabacos 4%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Aeroes Banco do Portugal	157,800	—	157,850	157,850	17,860	158,800	158,800	—	—	—	—	—	—	—
Comercial de Lisboa	—	—	—	—	141,800	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nacional Ultramarino	101,500	101,500	—	101,800	101,500	—	—	—	—	100,880	101,500	101,500	—	—
Lisboa & Acores	—	—	—	118,850	118,800	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Can. F. Port.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional	—	5,850	—	—	5,860	5,850	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Tabacos, coupon	68,800	—	68,800	—	—	—	68,810	68,810	—	—	68,800	68,800	—	—
Companhia dos Phosphoros, coupon	—	—	57,800	57,860	a57,860	57,880	58,800	—	58,800	58,820	—	58,820	—	—
Obrig. Companhia Atraves d'Africa	—	—	—	86,800	—	—	—	64,820	64,820	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3% 1.º grau	47,840	64,800	64,800	—	—	—	64,820	64,820	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3% 2.º grau	—	47,835	—	—	47,825	—	—	—	—	—	47,810	47,810	—	—
Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau	17,830	—	17,825	—	—	—	—	—	—	—	17,810	17,810	—	—
Companhia da Beira Alta 3% 2.º grau	—	—	63,820	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª serie	—	—	—	77,800	—	—	—	—	—	—	77,800	77,800	—	—
Companhia Nacional coupon 2.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
predizes 6%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris: 3% portuguez 1.ª serie	—	—	64	62,70	—	—	62,40	62,40	—	—	62,45	62,45	—	—
Acções Companhia Cam. F. Port.	—	26,50	26	—	27	26,75	—	—	26,60	25,50	24	—	—	—
Madrid-Caceres-Portugal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Zaragoza-Alicante	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andaluzes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port. 1.º grau	304	304	304	297	298	298	298	—	298	298	298	298	—	—
Companhia Cam. F. Port. 2.º grau	221	221	221	220	220	220	220	—	220	220	215	215	—	—
Companhia da Beira Alta	921	—	—	275	273	273	273	271	271	266	267	272	—	—
Madrid-Caceres-Portugal	157	157,50	157,25	156,25	159,25	159,25	160,00	156	—	158,75	—	—	—	—
Londres: 3% portuguez	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	—	—
Amsterdam: Obrig. Atraves d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	80,75	81,75	—	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhóis

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES						MEDIA KIOMETRICA		
		1913		1912		Diferença em 1913	1913	1912	Diferença em 1913	

A futura exposição de S. Francisco

Reuniu-se em 10 do corrente, na 6.ª Repartição da Direcção geral das Colónias, a sub-comissão colonial do comissariado encarregado pelo governo de organizar a representação portuguesa na exposição de S. Francisco da Califórnia.

A sub-comissão é composta pelos Srs. Ernesto de Vasconcellos, chefe da mencionada repartição, Salles Ferreira e engenheiro Santos Silva, como delegado do ministério das Colónias.

Resolveu-se nomear dois agentes para irem ás nossas colónias reunir os productos que hão-de ser enviados á exposição.

Resolveu-se mais organizar comissões locaes nos diversos distritos que compõem as nossas províncias ultramarinas, para conjuntamente com os respectivos governadores colherem o maior numero possivel de productos que representem dignamente a parte colonial do paiz na referida exposição.

Accordou-se tambem na escolha dos productos mais importantes que devem ser expostos e em telegraphar-se aos mais cotados agricultores e industriaes das províncias ultramarinas, para prepararem os seus productos, que devem ser, em quantidade e não em amostras, enviados para S. Francisco da Califórnia.

Resolveu finalmente a sub-comissão propôr ao comissariado oficial, que convoque uma grande reunião conviando para assistirem a ella todos os coloniaes que actual-

mente se acham em Lisboa, para se combinar a inaneira de Portugal se salientar na exposição como potencia colonial.

Foto



Companhia Portugueza. — Vão muito adeantados os trabalhos da transformação dos ascensores de passageiros, que como já dissemos passam a funcionar pela electricidade.

Chinde. — Está muito adeantado o prolongamento da linha ferrea de Port-Herald a Chindeu, no Zambeze. Já estão construídas 10 milhas, e mais se teriam construído se não fosse a dificuldade de transporte do Chinde a Chindeu. Devido á secca, o rio está muito baixo e os vapores levam muito tempo na viagem.

Os trabalhos estão sendo feitos pela Companhia da Zambézia, mediante contracto com a firma constructora Pauling & C.º.

Viação electrica em Braga. — Vae proceder-se

Maior e menor cotação mensal e annual, em 1913, dos fundos do Estado, titulos

Bols.	Titulos	Janeiro		Fevereiro		Março		Abril		M.º		Junho		
		Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	
Lisboa	Divida Interna 3 % assentamento...	37,75	37	38	37,65	38,20	37,95	38,50	38,05	38,90	38,34	40	38,85	
	" 3 % coupon	37,70	37,05	38,5	37,55	38,20	38	38,60	38,11	38,80	38,34	39,40	38,55	
	" 4 % 1888 c/ premios	20,540	20,510	20,545	20,530	20,560	20,540	20,580	20,550	20,570	20,560	20,550	20,535	
	" 4 1/2 % 1888/9	a54,500	c53,520	c54,550	c53,550	c55,500	a54,530	c55,500	c53,550	a54,500	a53,560	c54,500	c53,550	
	" 4 % 1890.....	c48,500	c47,550	c48,570	a48,500	a48,500	a48,560	c49,500	48,500	c49,530	c49,500	c49,500	c49,500	
	" 3 % 1905.....	8,595	8,580	9,500	8,595	9,515	9,500	9,505	8,590	8,585	8,580	8,590	8,585	
	" 4 1/2 % 1905 C. F. E.	c80,500	c79,530	a79,590	c79,560	c80,500	c80,500	c81,550	80,520	a82,550	c81,550	c81,550	c81,550	
	" 5 % 1909 ob. C. F. E.	c78,580	c78,550	c79,550	78,580	80,550	c79,550	c79,550	79,530	a81,550	c79,500	79,550	79,500	
	Externa 3 % coupon 1.ª serie	65,540	64,560	65,590	65,540	66,570	65,590	67,530	66,560	66,590	66,540	66,580	66,560	
	" 3 % 2.ª serie.....	64,520	63,580	c64,540	64,530	65,500	65,500	66,500	65,580	65,580	65,530	66,500	65,560	
	" 3 % 3.ª serie.....	c68,500	67,520	68,530	67,570	68,550	68,510	70,520	68,540	69,560	68,570	69,550	68,580	
Obrigações dos Tabacos 4 1/2 %.....	—	—	—	—	—	—	—	102,500	102,500	102,500	100,500	—	—	
Accções Banco de Portugal.....	156,550	155,500	157,500	155,500	154,550	152,500	154,550	154,500	154,540	153,563	156,500	154,550		
" Comercial de Lisboa.....	132,550	132,550	135,530	131,500	135,500	133,550	135,500	134,550	135,500	134,500	135,500	135,500		
" Nacional Ultramarino.....	101,500	99,550	103,550	101,590	106,550	102,500	103,540	102,500	102,500	101,500	101,530	100,500		
" Lisboa & Açores.....	102,500	100,550	103,500	100,500	101,500	100,500	101,500	100,530	103,500	103,500	103,500	106,500		
Companhia Cam. F. Port.....	65,520	63,550	67,500	65,520	69,500	66,500	65,500	64,500	64,500	63,520	60,500	60,500		
" Nacional.....	4,555	4,500	5,510	4,560	4,580	4,565	4,580	4,575	5,500	4,565	4,590	4,580		
" dos Tabacos.....	69,500	68,500	71,500	c69,500	71,550	71,500	71,560	70,590	71,540	70,570	72,500	70,550		
" dos Phosphoros.....	c60,500	39,550	c60,550	59,580	c62,510	60,570	62,500	c59,500	c58,580	58,500	58,580	58,560		
Obrig. Comp. Através d'Africa	88,530	86,550	88,550	88,540	88,570	87,500	88,570	88,550	89,500	88,530	88,580	88,550		
" C. F. P. 3 % 1.º grau.....	63,550	62,520	63,570	62,590	63,550	63,530	64,500	63,560	64,500	63,570	63,570	63,550		
" C. F. P. 3 % 2.º grau.....	50,580	49,580	52,550	50,570	52,500	51,560	51,590	51,540	51,540	50,500	50,580	49,595		
" B. Alta 3 % 1.º grau.....	55,550	55,530	—	—	—	—	—	—	—	—	—	49,595	49,595	
" B. Alta 3 % 2.º grau.....	16,555	16,510	16,570	16,550	17,500	16,590	17,505	16,590	17,550	17,510	17,535	17,515		
" Nac. coupon 1.ª serie.....	68,50	68,500	61,550	61,530	72,500	72,500	72,500	71,500	72,500	70,520	71,500	71,500		
" Nac. coupon 2.ª serie.....	61,500	59,590	62,500	p61,500	63,550	p62,500	64,580	63,550	65,500	65,500	65,500	c65,500	c65,500	
" prediaes 6 %.....	88,500	86,580	88,560	88,500	89,580	88,570	89,580	89,570	89,570	—	—	91,500	90,530	
" 5 %	77,550	76,530	78,550	77,530	78,580	78,520	79,500	78,580	80,500	79,520	80,500	80,500		
" 4 1/2 %	74,510	74,500	75,500	74,550	75,500	74,500	75,550	75,550	77,500	76,510	76,500	76,500		
Paris.....	3 % portuguez, 1.ª serie.....	65,45	64	64,25	63,85	63,90	63,80	64,40	64	64	63,75	64,60	63,90	
Accções Companhia Cam. F. Port.....	305,50	305,50	340	323	334	325	—	—	306	295	—	—		
" Madrid-Caceres-Portugal.....	37	35	35,75	34,25	37	35	39	35,50	35,50	34	34,25	29		
" Madrid-Zaragoza-Alicante.....	439,50	429	454	435	438,50	448	474,50	468	473,50	437,50	468,75	451,50		
" Andaluzes.....	323,25	309	315	307,50	314	300	305	297,20	323	304	310	304		
Obrig. Comp. Cam. F. P. 1.º grau.....	316	306	310	308	310	305	308	305	309	303	308	302		
" Cam. F. P. 2.º grau.....	251	245	258	240	257	250	252	247	246	243	242	239		
" da Beira Alta.....	288	273	284	278	283	278	286	280	280	273	280	262		
" Madrid-Caceres-Portugal	175	165	172	168	183	171	182	170	178	170	171,50	161,25		
Londres.....	3 % portuguez.....	64	62,50	64	64	64	63,50	64,25	63,50	64	63,50	64,50	63,75	
Amsterd.....	Obrig. Através d'Africa.....	86,87	85,75	87,75	83,25	83								

n'esta cidade à construcção das linhas para a tracção electrica, e que está a cargo da casa A. E. G., a mesma que construiu a rede electrica em Coimbra.

Fazenda

ARREMATAÇÕES

Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de massaroquinha

No dia 2 de Fevereiro, pelas 14 horas, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 30.000 kilos de massaroquinha escura.

As condições estão patentes, em Lisboa, na repartição central do Serviço dos Armazens Geraes (edifício da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 horas às 16, e em Paris, nos escriptórios da Companhia, 28, rue de Châteaudun.

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até às 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio externo da estação do Rocio.

Fornecimento de petroleo

No dia 2 de Fevereiro, pelas 14 horas, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 100.000 kilos de petroleo.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central do Serviço dos Armazens Geraes (edifício da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 às 16.

de Caminhos de ferro, Bancos e Companhias, nas bolsas portugueza e estrangeiras

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até às 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio externo da estação do Rocio.

Leilão

Em 21 do corrente e dias seguintes, às 11 horas, por intermedio de Agente de leilões Sr. Cândido da Cunha, na estação principal d'esta Companhia, em Lisboa, Caes dos Soldados, em virtude do Art.º 413 da Tarifa Geral, proceder-se-há á venda em hasta pública de todas as remessas com data anterior a 21 de novembro de 1913, bem como de outros volumes não reclamados.

Avisam-se, portanto, os consignatarios das remessas indicadas na junta relação e de outras que pela sua menor importancia se não mencionam, de que poderão retirá-las, pagando o seu debito á Companhia, para o que deverão dirigir-se á Repartição das Reclamações e Investigações na estação do Caes dos Soldados, todos os dias uteis até 20 do corrente inclusivè das 10 às 16 horas.

N.º 4406 de Extremoz a Gaia, 1 barril de vinho com 67 kilos a Manoel Alves d'Oliveira; 17890 de Vallado a Lisboa-T. 7 volumes com mobilia com 162 kilos a José Faria; 11423 Vidago a Lisboa-T 1 volumes com pneumáticos com 23 kilos a Castanheira Moura; 1253 Quinta Grande a Alcantara-T 2 volumes de saccos vazios com 74 kilos a Luiz Martins, 27485 Aveiro a Porto-Campanhã 1 caixa com pomadas com 27 kilos a Fernandes & Coutinho; 20047 Marinha Grande a Outeiro, uma porção de telha com 6.400 kilos a Eduardo Perdigão; 1429 Alcaçovas a Gaia, 1 vagão com palha, com 12.420 kilos a Manoel Raimundo; 84193 Lisboa-P a Torres-Novas, 2 tambores com carboreto com 216 kilos a Ricardo Gonçalves; uma porção de madeira com 400 kilos e 20 saccos com adubos com 1000 kilos.

(*) Estas remessas serão vendidas em leilão nas estações de destino no dia 21 do corrente.

Julho		Agosto		Setembro		Outubro		Novembro		Dezembro		Durante o anno	
Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor
39,55	38,80	39,40	38,80	39,50	38,80	39,55	39,20	40,45	39,25	40,40	39,80	Novembro...	40,45 Janeiro..... 37
39,20	38,60	39,20	38,80	39,45	38,85	39,45	39,20	40,30	39,25	40,20	j 38,75	"	37,05
20,540	20,520	20,550	20,535	20,565	20,550	21,500	20,515	21,500	20,590	20,595	j 20,545	Out. e Nov...	21,500 " 20,540
50,500	49,500	50,500	49,500	51,500	50,500	51,500	50,500	52,500	51,500	52,500	51,500	Julho e Set...	56,550 " c53,520
9,505	8,590	9,510	9,505	9,520	9,510	9,505	8,590	8,595	8,590	9,500	8,595	Setembro...	c51,500 " c47,550
68,500	68,500	68,500	68,500	68,500	68,500	68,500	68,500	68,500	68,500	68,500	68,500	Agosto...	9,520 Jan.º e Maio... 8,580
66,520	65,510	67,500	66,500	68,500	67,500	67,530	67,500	67,570	67,520	68,530	67,550	Maio...	c82,500 Janeiro..... c79,550
65,500	64,560	66,500	65,520	66,550	66,550	—	—	66,550	66,540	67,530	67,550	Dezembro...	68,530 " 64,560
68,570	67,530	69,500	68,570	69,550	69,500	69,540	69,500	70,560	69,520	70,540	69,570	Novembro...	67,550 " 63,580
—	—	—	—	101,550	101,550	104,500	104,500	104,500	103,500	103,500	—	Outubro...	70,560 " 67,520
155,500	153,500	155,550	154,570	155,550	155,500	155,500	154,550	156,530	154,570	157,550	156,550	Dezembro...	104,500 Maio..... 100,500
134,550	133,500	135,550	135,550	135,520	135,500	135,550	135,550	135,550	136,550	—	—	Novembro...	157,550 Março..... 152,500
100,500	99,500	100,500	99,500	99,550	99,530	99,500	99,500	101,500	99,500	101,580	101,500	Março...	137,500 Fevereiro... 131,500
107,500	105,500	109,550	108,553	110,550	110,500	110,500	110,500	110,500	110,500	110,500	111,500	Dezembro...	106,550 Jul. Ont. Nov... 99,500
59,500	59,500	62,550	58,550	64,550	62,550	63,500	61,550	61,500	60,550	60,550	60,550	Março...	116,550 Fev.º e Março 100,500
—	—	5,550	4,590	5,590	5,550	5,560	5,560	5,550	5,550	—	—	Setembro...	5,590 Agosto..... 5,550
73,550	c71,570	72,570	70,510	71,560	70,540	70,540	69,500	a70,500	68,500	69,520	68,500	Julho...	73,550 Jan. Nov. Dez... 68,500
59,500	58,580	59,500	58,590	59,530	58,590	59,500	57,500	57,530	57,500	57,570	57,520	Março...	62,510 Out.º e Nov.º 57,500
86,520	85,570	87,500	86,500	87,560	87,500	88,550	88,500	88,580	88,520	89,550	89,500	Dezembro...	89,550 Julho..... 85,570
63,550	62,520	65,550	64,500	66,530	65,550	65,580	65,560	65,560	65,500	65,560	65,540	Setembro...	66,530 Jan.º e Julho... 62,520
47,590	47,540	49,505	47,580	49,580	49,500	48,580	47,580	48,510	47,550	47,570	47,520	Fevereiro...	52,550 Dezembro... 47,520
16,540	16,520	17,515	16,540	17,545	17,510	17,530	17,510	17,540	17,520	17,545	17,525	Maio...	17,550 Janeiro... 16,510
71,560	71,500	—	—	73,550	73,550	73,500	66,500	74,550	74,500	74,550	73,550	Nov.º e Dez...	74,550 Fevereiro... 61,530
a63,550	a63,550	63,550	63,550	—	—	65,500	63,550	65,500	a63,500	66,500	65,580	Dezembro...	66,500 Janeiro... 59,590
90,500	89,550	89,550	89,550	89,550	88,500	89,500	88,550	89,550	89,520	90,500	90,500	Junho...	91,500 " 86,500
80,500	79,500	a80,515	80,515	79,550	79,500	79,559	78,580	79,590	78,560	79,500	78,550	Agosto...	80,515 " 76,550
76,500	76,500	—	—	74,550	74,550	—	—	74,580	74,500	75,500	74,580	Maio...	77,500 Jan. Mar. Nov... 74,500
62,90	62,10	63,40	61,70	65,50	62,40	63,50	62,75	62,75	62	64	63	Setembro...	65,50 Agosto... 61,70
—	—	—	—	302	295	299	282	294	282	285	280	Fevereiro...	340 Dezembro... 280
32	27	38	28	34,50	32,50	34	29	31	28	28,25	26,50	Abril...	39 " 26,50
435,50	426,50	439,50	431	460	449	447	445	448	435	440	433	Maio...	478,50 Julho..... 426,50
300	288	308,50	295,50	333,50	327	318	318	313	301	306,50	301	Setembro...	333,50 " 288
308	295	315	308	321	308	309	304	307	301	306	302	—	321 " 295
239	227	234	230	240	231	241	223	227	218	223	218	Fevereiro...	258 Nov.º e Dez... 218
279	270	285	280	289	281	278	272	280	273				

AGENDA DO VIADANTE

BILBAO **Gran Hotel Viscaya.** — Todo o conforto. Cozinha esmerada. Succursal na ilha de Chacarras-Mendi. — Proprietario, Felix Nuñez & C.º

BRAGA-BOM JESUS **Grande Hotel**
do Elevador **Grande Hotel da Boa Vista.** — Serviço de primeira ordem. Banhos completos. Serviço especial para diabéticos. Bons quartos. Luz eléctrica. Asseio e ordem. Preços modicos.

CINTRA Hotel Netto. — Serviço de prit. sira ordinaria — Aposentos confortaveis e aseados — Magnificas vistas de terra e mar — Sala de jantar para 150 pessoas — Magnifico parque para recreio — Iluminação eléctrica — Telephone n.º 15 — Preços razoáveis — Proprietario: José Lopes Alves.

GUIMARÃES **Grande Hotel do Toural.** — 15, Campo do Toural, 18. — Este hotel é sem duvida um dos melhores da província, de inexpressiveis commodidades e asseio; tratamento recomendavel — Proprietario, Domingos José Pires.

LISBOA **C. Mahony & Amaral.** — Comissões, consignações, transportes, etc. Vide annuncio na frente da capa — Rua do Commercio, 73, 2.º

LISBOA **Canha & Formigal.** — Artigos de mercearia. — Praça do Municipio, n.º 4, 5, 6, e 7.

MADRID **Gran Hotel de Londres.** — Primoioso serviço de alojamentos e cozinha. Conforto inexpressivel. 3 Fachadas — Preços, Galo e Carmen. Preços modicos. — Proprietario, Emilio Ortega.

PARIS **Ad. Seghers.** — Representante de grandes fabricas da Belgica, Alemanha, etc. — Rue Scribe, 7.

PORTO **Grande Hotel do Porto.** — Le meilleur de la ville. Lits à ressorts. Omnibus Téléphone. Boite aux lettres — Salles de lecture et de reception. Bains. Journaux.

PORTO **João Pinto & Irmão.** — Despachantes — Rua Mousinho da Silveira, 134.

SEVILHA **Gran Fonda de Madrid.** — Principal estabelecimento de Sevilha — Iluminação eléctrica — Luxuoso pateo — Sala de jantar para 200 pessoas — Banhos.

VALÉNCIA D'ALCANTARA **Viuva de Jus' to M. Estrela.** — Agente internacional de aduana e transpôrtes.

HORÁRIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 16 DE JANEIRO DE 1914

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES				Lisboa-R. Sacavém Lisboa-R.				Porto Espinho Porto				Lisboa Villa Viçosa Lisboa				Regoa Barca d'Alva Regoa			
PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.		
Lisboa-R. Cintra Lisboa-R.				6 46	7 27	6 20	7 5	8 58	9 50	9 43	10 40	9 10	4 15	6 40	1 50	5 40	10 30	5 40	10 21
7 16	8 45	5 30	6 37	8 50	9 33	7 37	8 23	12 41	1 23	10 40	11 41	4 30	12 40	11	6 40	8 15	11 14	5 16	8 29
8 37	9 46	7 5	8 6	4 5	4 48	4 2	4 45	h 1 58	2 53	4 2	5 9	g 5 21	6 53	9 30	10 50	3 55	6 19	4 41	7 35
10 5	11 11	7 55	8 58	a 5 8	5 40	5 8	5 54	12 45	1 29	12 28	1 11	9 50	10 43	—	—	4 50	9 2	11 48	3 14
a 12 25	1 1	b 8 28	9 9	5 42	6 30	6 42	7 29	—	—	—	—	—	—	—	—	12 51	4 21	6 12	10 28
12 58	2 5	9 23	10 26	7 3	7 45	7 57	8 37	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3 4 9	11 21	12 18	7 47	8 28	8 50	9 34	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b 5 16	5 58	1 18	2 22	9	9 40	9 41	10 24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5 33	6 46	3 26	4 28	10 36	11 22	10 42	11 25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6 35	7 14	b 4 14	4 53	11 35	12 16	a 11 56	12 25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7 16	8 22	5 25	6 20	1 18	2 3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9 8	10 19	b 6 27	7 7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 24	11 33	7 28	8 29	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11 53	12 55	9 12	10 10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	2 10	11 13	12 15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mais os de Ovar, Aveiro e Norte.				Mais os de Ovar, Aveiro e Norte.				Mais os de Ovar, Aveiro e Norte.				Mais os de Ovar, Aveiro e Norte.				Mais os de Ovar, Aveiro e Norte.			
Lisboa-R. Queluz Lisboa-R.				Lisboa-P. E. Prata Lisboa-P.				Lisboa-R. Val. d'Ale. Lisbon-R.				Lisboa-R. Badajoz Lisbon-R.				Lisboa-P. V. R. S. Ant. Lisboa			
11 5	11 38	12 53	1 23	9 35	7 45	g 6 40	6 50	11 36	7 10	7 50	de Mad	11 36	10 14	6 45	2 31	9 10	7 20	8 15	4 50
1 58	2 30	2 53	3 21	8 36	7 20	8 7	—	8 30	1 21	12 10	6 45	8 5	1 20	6 45	6 17	4 20	5 22	6 15	7 25
3 43	4 15	4 55	5 27	9 23	8 35	9 25	—	9 35	10 2	a 11 59	11 53	—	8 5	4	3 50	9 10	4 30	8 55	6 15
4 15	4 42	—	—	9 50	8 28	9 23	11 36	11 41	11 41	11 41	11 41	—	—	—	—	—	—	—	—
7 55	8 34	—	—	12 50	12 32	a 5 54	12 32	12 32	12 32	12 32	12 32	—	—	—	—	—	—	—	—
Mais os de Cintra excepto os de Ovar, Aveiro e Norte.				Mais os de Cintra excepto os de Ovar, Aveiro e Norte.				Mais os de Cintra excepto os de Ovar, Aveiro e Norte.				Mais os de Cintra excepto os de Ovar, Aveiro e Norte.				Mais os de Cintra excepto os de Ovar, Aveiro e Norte.			
C. Sodré Cascaes C. Sodré				6 5	7 8	5 24	6 30	6 44	8 30	8 30	8 30	6 44	7 20	10 5	12 25	7	9 9	1 16	5 19
d 7 15	8 6	6 25	7 31	d 7 45	8 36	d 7 20	8 7	d 8 20	9 11	g 7 50	8 57	d 8 20	9 11	g 7 50	8 57	2 15	4 8	6 30	8 21
g 7 45	9 11	7 55	8 58	a 7 11	8 50	g 9 36	—	a 8 20	9 11	g 7 50	8 57	a 8 20	9 11	g 7 50	8 57	—	—	—	—
h 8 20	9 11	g 7 50	8 57	a 8 20	9 11	g 7 50	8 57	a 8 20	9 11	g 7 50	8 57	a 8 20	9 11	g 7 50	8 57	—	—	—	—
d 9 10	10 1	d 8 20	9 9	a 9 45	10 21	d 8 50	g 9 37	a 9 50	10 58	a 9 23	10 1	a 11 15	11 51	d 9 37	10 58	—	—	—	—
a 9 45	10 21	d 8 50	g 9 37	g 9 50	10 38	a 9 23	10 1	a 11 15	11 51	d 9 37	10 58	a 11 15	11 51	d 9 37	10 58	—	—	—	—
h 10 5	11 15	12 25	1 2	a 11 15	12 25	12 25	1 2	a 11 15	12 25	12 25	1 2	a 11 15	12 25	12 25	1 2	—	—	—	—
a 11 15	12 25	1 2	—	a 11 15	12 25	12 25	1 2	a 11 15	12 25	12 25	1 2	a 11 15	12 25	12 25	1 2	—	—	—	—
h 12 25	1 2	—	—	a 11 15	12 25	12 25	1 2	a 11 15	12 25	12 25	1 2	a 11 15	12 25	12 25	1 2	—	—	—	—
d 12 25	1 2																		



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Caminhos de Ferro do Minho e Douro, Companhias dos Caminhos de Ferro Portugueses, Beira Alta, Nacional de Caminhos de Ferro, de Salamanca à Fronteira de Portugal, de Medina del Campo a Salamanca, do Norte de Espanha, de Madrid a Cáceres e a Portugal, de Madrid a Zaragoza e a Alicante, Andaluzes, Sul de Espanha, do Meio Dia da França e de Orléans

SERVIÇO DIRECTO COMBINADO

TARIFA INTERNACIONAL N.º 310—GRANDE VELOCIDADE

(Aprovada por despacho ministerial de 6 de Março de 1913)

EM APLICAÇÃO DESDE 1 DE JANEIRO DE 1914

BILHETES CIRCULATÓRIOS COM ITINERÁRIOS FIXOS A PREÇOS REDUZIDOS

1.º—Itinerário A—Percorso total: 4.178 quilómetros

Paris (Quai d'Orsay)—Bordeaux—Irun—Burgos

Valladolid—Medina—Salamanca—Barca d'Alva—Porto

Alfarelos—Entroncamento (ou Torres Vedras)

Lisboa—Entroncamento—Torre das Vargens

Valencia d'Alcantara—Arroyo

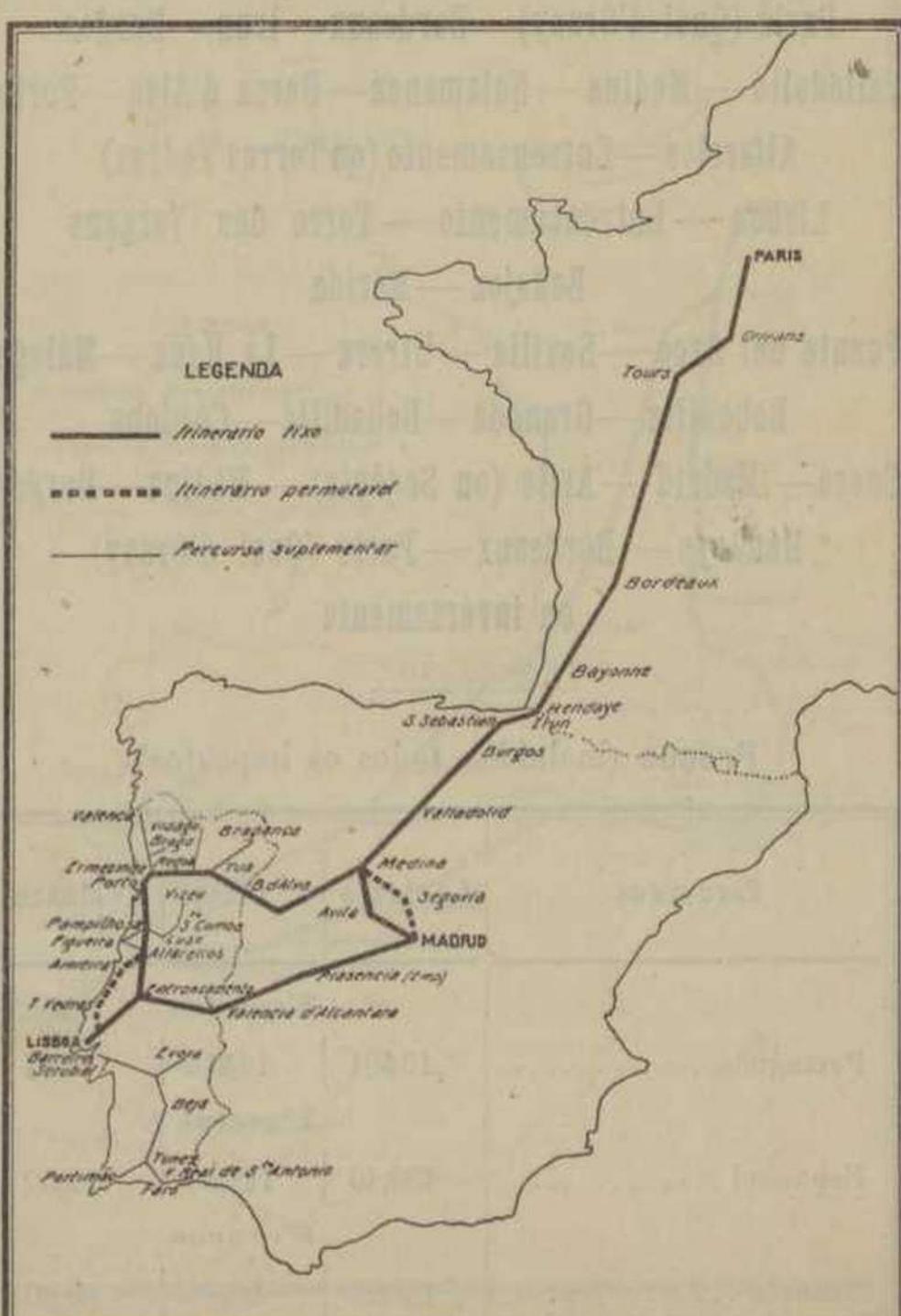
Plasencia (Empalme)—Madrid—Ávila (ou Segovia)—Medina

Burgos—Hendaye—Bordeaux—Paris—(Quai d'Orsay)

ou inversamente

Preços (incluídos todos os impostos)

Percursos	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
Escudos			
Português	12\$38	9\$63	6\$90
Pesetas			
Espanhol	137,90	104,60	62,60
Francos			
Francês	138,25	93,35	60,90

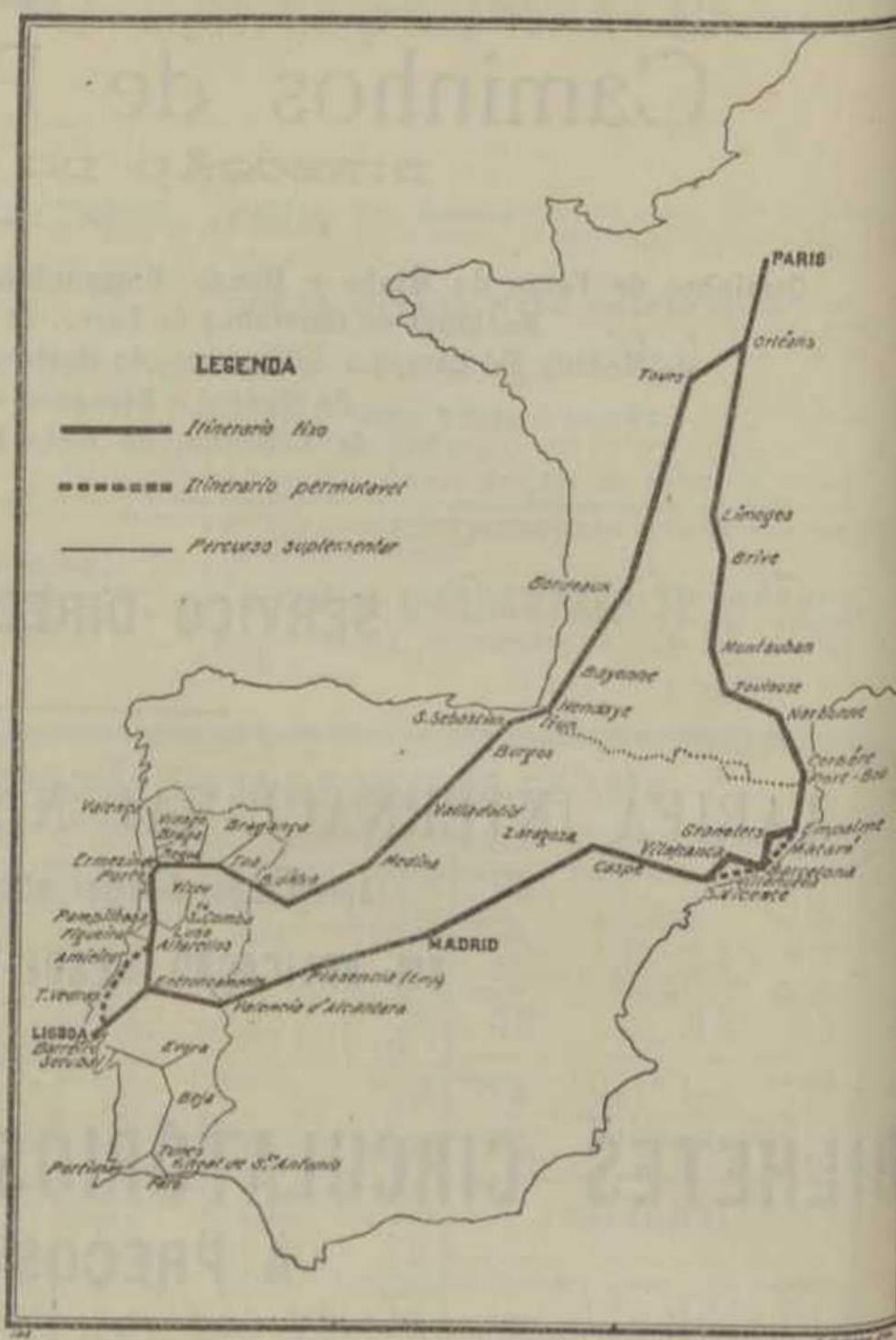


2.º—Itinerário B—Percorso total: 4.566 quilómetros

Paris (Quai d'Orsay)—Bordeaux—Irun—Burgos
 Valladolid—Medina—Salamanca—Barca d'Alva—Porto
 Alfarelos—Entroncamento (ou Torres Vedras)
 Lisboa—Entroncamento—Torre das Vargens
 Valencia d'Alcantara
 Arroyo—Plasencia (Empalme)—Madrid—Calatayud
 Zaragoza—Caspe—Vilafranca (ou Villanueva)—Barcelona
 Mataró (ou Granollers)
 Cerbère—Narbone—Montauban
 Brive—Limoges—Paris (Quai d'Orsay)
 ou inversamente

Preços (incluídos todos os impostos)

Percursos	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
Escudos			
Português	12\$33	9\$63	6\$90
Pesetas			
Espanhol	152,75	118,65	71,95
Francos			
Francês	150,65	101,65	66,30

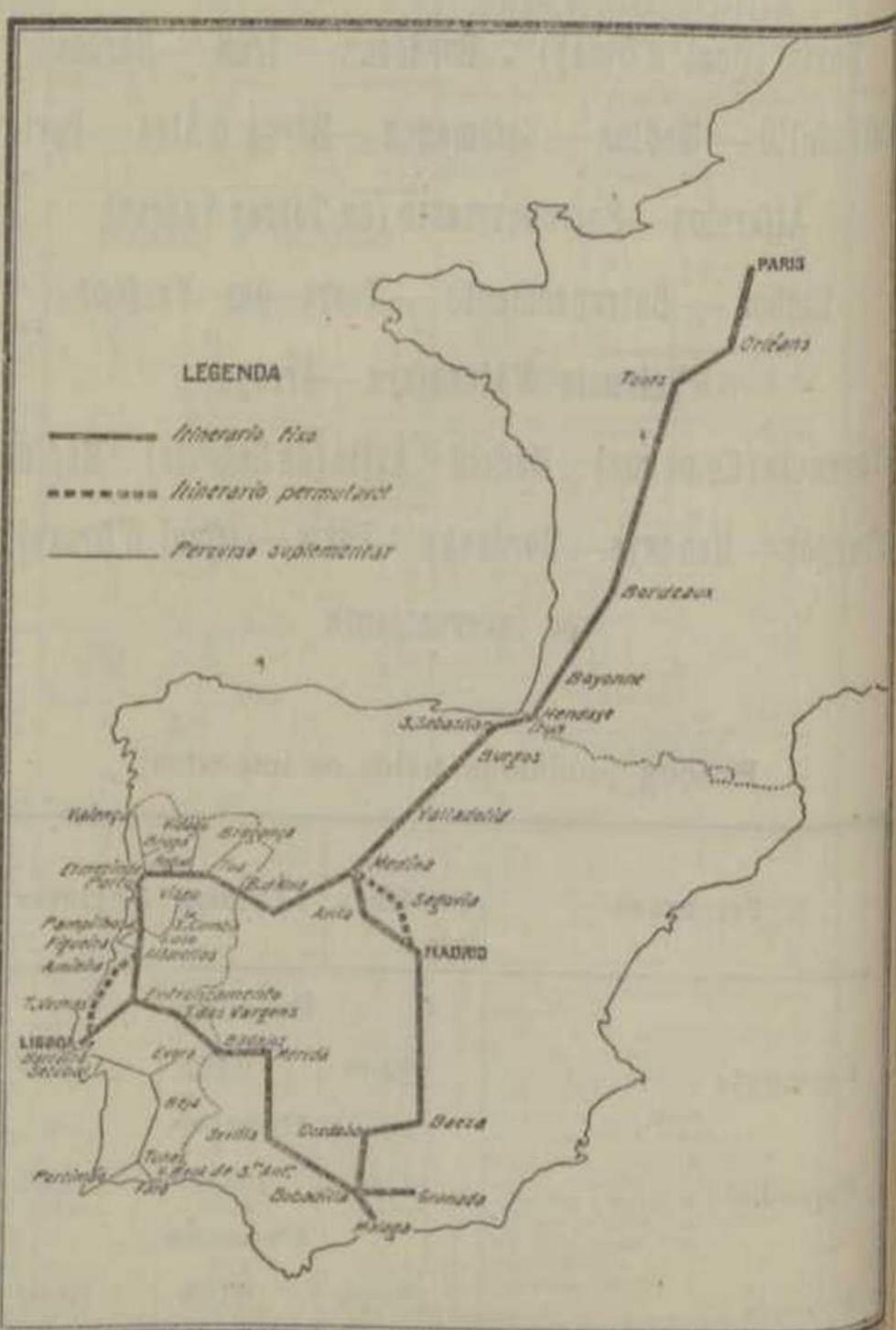


3.º—Itinerário C—Percorso total: 5.234 quilómetros

Paris (Quai d'Orsay)—Bordeaux—Irun—Burgos
 Valladolid—Medina—Salamanca—Barca d'Alva—Porto
 Alfarelos—Entroncamento (ou Torres Vedras)
 Lisboa—Entroncamento—Torre das Vargens
 Badajoz—Mérida
 Fuente del Arco—Sevilla—Utrera—La Roda—Málaga
 Bobadilla—Granada—Bobadilla—Córdoba
 Baeza—Madrid—Ávila (ou Segóvia)—Medina—Burgos
 Hendaye—Bordeaux—Paris (Quai d'Orsay)
 ou inversamente

Preços (incluídos todos os impostos)

Percursos	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
Escudos			
Português.....	13\$01	10\$13	7\$24
Pesetas			
Espanhol	190,40	148,60	92,50
Francos			
Francês	138,25	93,35	60,90

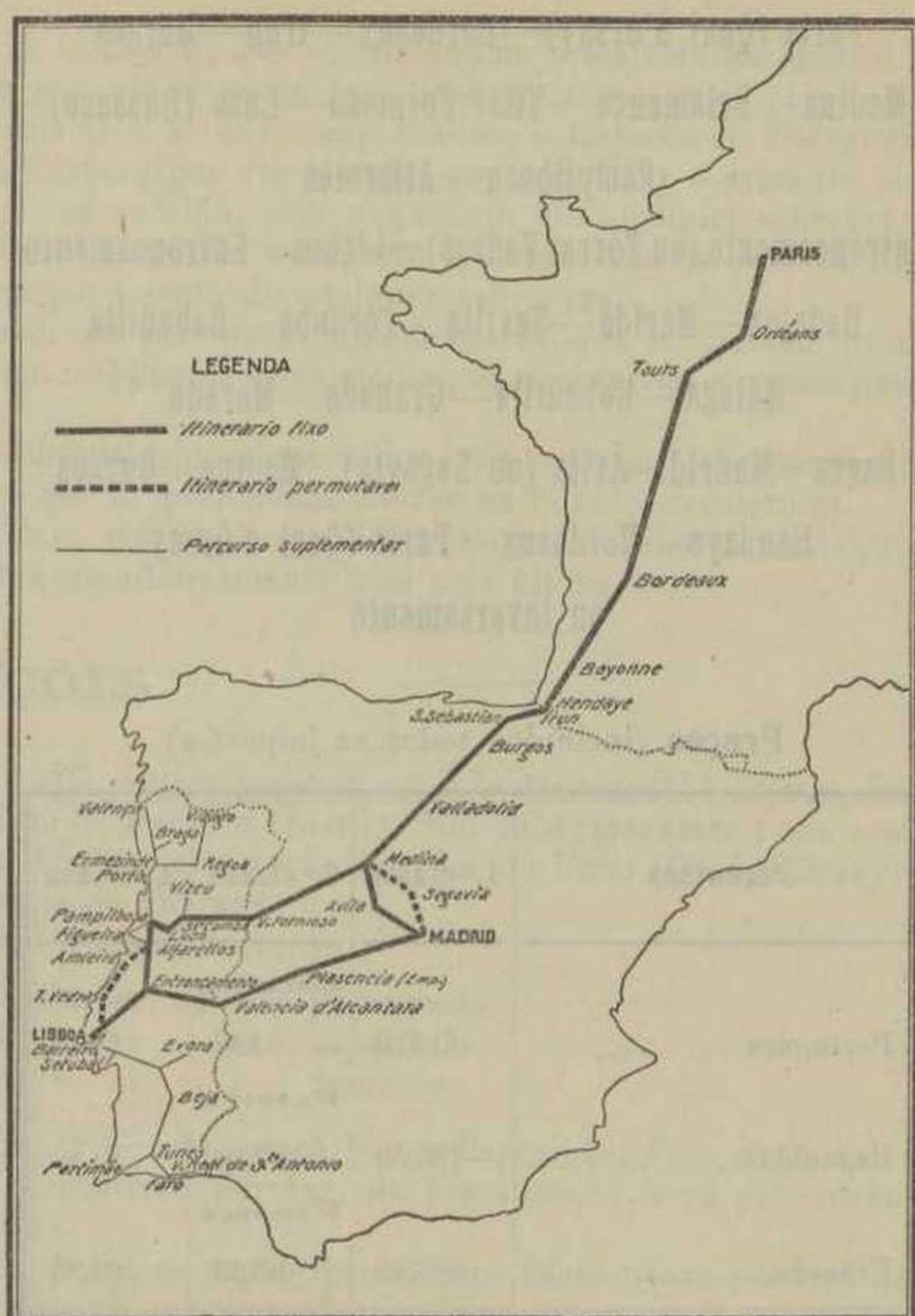


4.º — Itinerário D — Percurso total: 4.054 quilómetros

Paris (Quai d'Orsay) — Bordeaux — Irun
 Burgos — Valladolid — Medina — Salamanca — Vilar Formoso
 Luso (Bussaco) — Pampilhosa
 Alfarelos — Entroncamento (ou Torres Vedras) — Lisboa
 Entroncamento — Valencia d'Alcantara
 Arroyo — Plasencia (Empalme) — Madrid
 Ávila (ou Segovia) — Medina
 Burgos — Hendaye — Bordeaux — Paris (Quai d'Orsay)
 ou inversamente

Preços (incluidos todos os impostos)

Percursos	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
Escudos			
Português	11\$10	8\$28	5\$56
Pesetas			
Espanhol	137,90	104,60	62,60
Francos			
Francês	138,25	93,35	60,90

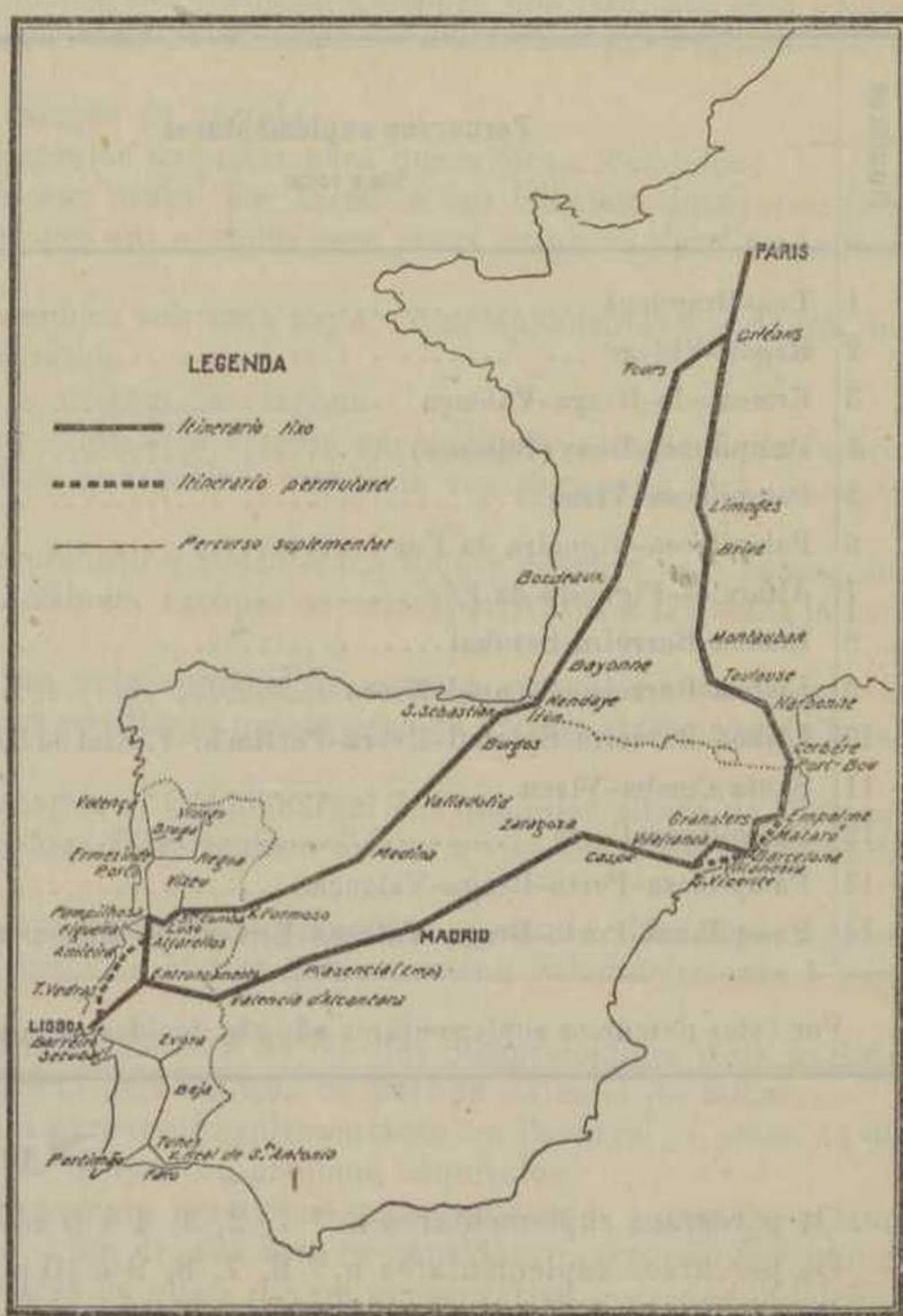


5.º — Itinerário E — Percurso total: 4.441 quilómetros

Paris (Quai d'Orsay) — Bordeaux — Irun
 Burgos — Valladolid — Medina — Salamanca — Vilar Formoso
 Luso (Bussaco) — Pampilhosa
 Alfarelos — Entroncamento (ou Torres Vedras) — Lisboa
 Entroncamento — Valencia d'Alcantara
 Arroyo — Plasencia (Empalme) — Madrid
 Calatayud — Zaragoza — Caspe — Vilafranca (ou Villanueva)
 Barcelona — Mataró (ou Granollers) — Cerbère — Narbonne
 Montauban — Brive — Limoges — Paris (Quai d'Orsay)
 ou inversamente

Preços (incluidos todos os impostos)

Percursos	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
Escudos			
Português	11\$10	8\$23	5\$56
Pesetas			
Espanhol	151,40	117,30	71,10
Francos			
Francês	150,65	101,65	66,30

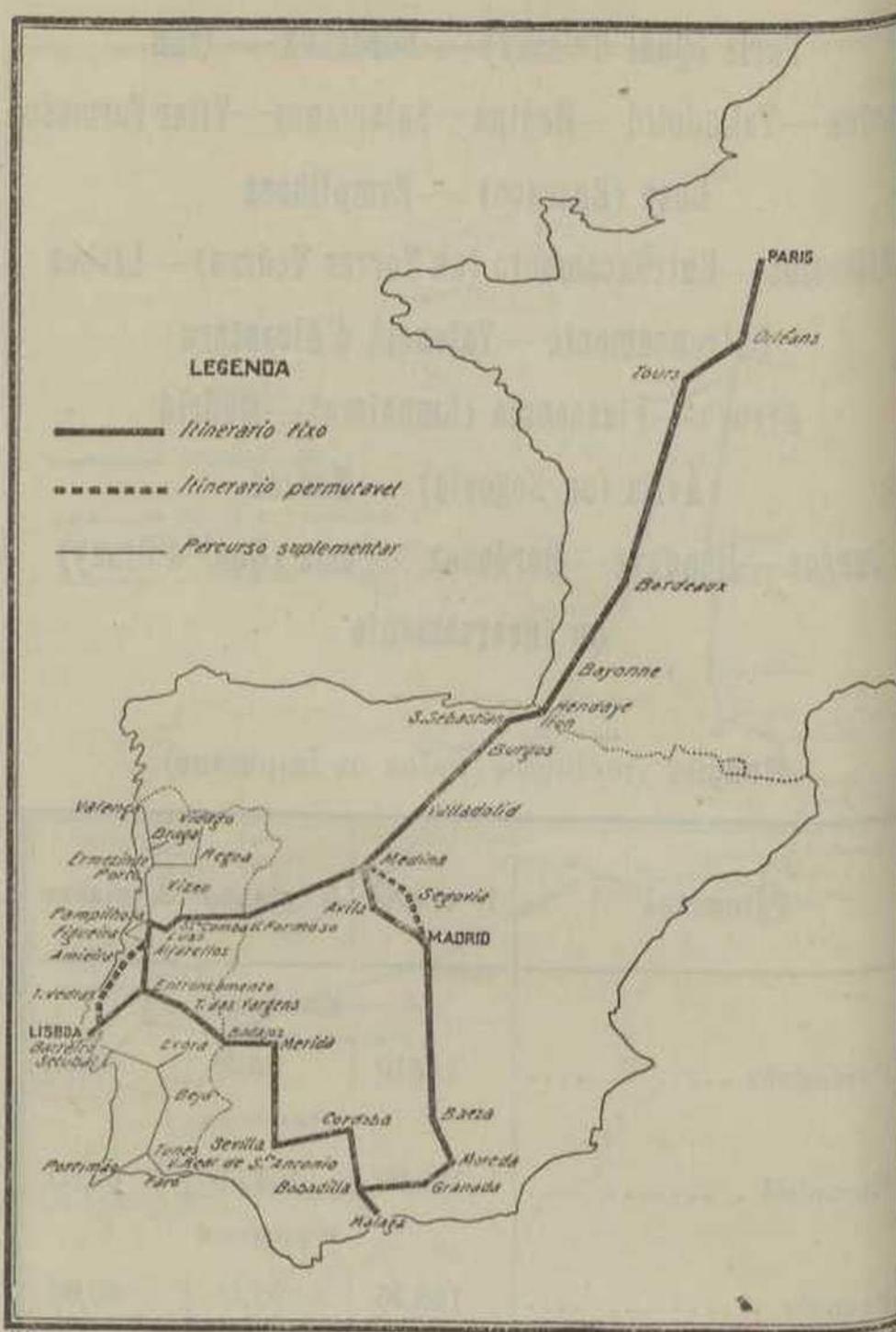


6.º—Itinerário F—Percorso total: 5.000 quilómetros

Paris (Quai d'Orsay)—Bordeaux—Irun—Burgos
 Medina—Salamanca—Vilar Formoso—Luso (Bussaco)
 Pampilhosa—Alfarelos
 Entroncamento (ou Torres Vedras)—Lisboa—Entroncamento
 Badajoz—Mérida—Sevilla—Córdoba—Bobadilla
 Málaga—Bobadilla—Granada—Moreda
 Baeza—Madrid—Ávila (ou Segovia)—Medina—Burgos
 Hendaye—Bordeaux—Paris (Quai d'Orsay)
 ou inversamente

Preços (incluídos todos os impostos)

Percursos	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
Escudos			
Português	11\$10	8\$28	5\$56
Pesetas			
Espanhol	185,50	144,80	89,80
Francos			
Francês	138,25	93,35	60,90



Percursos suplementares em Portugal susceptíveis de serem anexados ao itinerário fixo dos bilhetes circulatórios e respectivos preços

Números	Percursos suplementares (ida e volta)	Quilómetros (ida e volta)	Aumento no prazo de validade do bilhete circulatório			
			1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	
1	Tua—Bragança	270	3\$24	2\$43	1\$62	5 dias
2	Regoa—Vidago	158	1\$90	1\$43	\$95	5 "
3	Ermezinde—Braga—Valença	278	3\$34	2\$51	1\$67	10 "
4	Pampilhosa—Luso (Bussaco)	18	\$22	\$17	\$11	5 "
5	Pampilhosa—Vizeu	172	2\$07	1\$55	1\$04	5 "
6	Pampilhosa—Figueira da Foz	102	1\$23	\$92	\$62	5 "
7	Alfarelos—Figueira da Foz	46	\$56	\$42	\$28	5 "
8	Lisboa—Barreiro—Setúbal	78	\$94	\$71	\$47	5 "
9	Lisboa—Barreiro—Setúbal—Evora	284	3\$41	2\$56	1\$71	10 "
10	Lisboa—Barreiro—Setúbal—Evora—Portimão—V. Rial de S.º António	954	11\$45	8\$59	5\$73	15 "
11	Santa Comba—Vizeu	100	1\$20	\$90	\$60	5 "
12	Pampilhosa—Porto	224	2\$69	2\$02	1\$35	10 "
13	Pampilhosa—Porto—Braga—Valença	520	6\$24	4\$68	3\$12	15 "
14	Pampilhosa—Porto—Braga—Valença—Ermezinde—Regoa—Vidago	868	10\$42	7\$82	5\$21	15 "

Por estes percursos suplementares não são devidos os impostos de sêlo e de Assistência.

Notas

Os percursos suplementares n.ºs 1, 2, 3, 4 e 5 só podem ser adicionados aos itinerários A, B e C.

Os percursos suplementares n.ºs 6, 7, 8, 9 e 10 podem ser adicionados a qualquer dos seis itinerários fixos.

Os percursos suplementares n.ºs 11, 12, 13 e 14 só podem ser adicionados aos itinerários D, E e F.

Observações importantes

1.^a—Os portadores de bilhetes para os itinerários A C D e F, que compreendem o trajecto de Madrid a Hendaye por via Avila, poderão efectuar esse trajecto por via Segovia sem nenhum aumento de preço; da mesma fórmula os portadores de bilhetes para os itinerários B e E que compreendem o trajecto de Zaragoza-Barcelona por via Caspe-Vila Franca e o de Barcelona-Cerbere por via Mataró, poderão fazer o primeiro por via Caspe-Villanueva e o segundo por via Granollers á sua escolha, sem pagamento de qualquer sobretaxa.

2.^a—Os portadores dêstes bilhetes teem a faculdade de percorrer o trajecto Alfarelos-Lisboa por via Entroncamento ou por via Torres Vedras á sua escolha, sem pagamento de qualquer sobretaxa.

3.^a—Os passageiros que desejem em Portugal fazer os percursos suplementares que se incluem nesta tarifa podem para esse efeito pedir no acto de requisitarem os bilhetes circulatórios, os necessários coupons para os percursos suplementares escolhidos.

Neste caso, além do preço do respectivo bilhete circulatório cobrar-se ha mais o preço correspondente, segundo a tabela respectiva, aos percursos suplementares que se pretendam anexar ao bilhete circulatório.

4.^a—Os coupons para percursos suplementares pôdem ser de classe diferente da do bilhete circulatório respectivo, mas não terão valor se não fôrem apresentados simultâneamente com este último.

CONDIÇÕES

1.^a—**Requisição dos bilhetes.**— Os bilhetes desta tarifa podem pedir-se em **Portugal**: Lisboa, Entroncamento, Coimbra, Pampilhosa, Pôrto-Campanhã, Pôrto-S. Bento e Guarda. Em **Espanha**: em qualquer das estações das linhas situadas nos itinerários. Em **França**: nas estações de Paris (Quai d'Orsay e Austerlitz) e nos despachos centraes de Paris da Companhia de Orleans.

No acto do pedido de bilhete o interessado depositará a importância de:

Escudos 1880	se a requisição é feita em estação portuguesa
Pesetas 10 »	» » » » » espanhola
Francos 10 »	» » » » » francesa

da qual se passará recibo com indicação da data em que o bilhete estará á sua disposição. Essa data, salvo extravio do pedido que é remetido pelas estações aos respectivos Serviços de Fiscalização, será pelo menos cinco dias úteis depois daquele em que foi feita a requisição.

O passageiro terá também cinco dias para retirar o bilhete; se o não fizer dentro dêste prazo perderá direito ao depósito tendo de fazer novo depósito se quizer adquirir o bilhete depois desse prazo.

Os depósitos que não se restituam revertem a favor da Companhia que tenha fornecido os bilhetes.

O preço do bilhete será pago integralmente pelo passageiro quando este lhe fôr entregue pela estação, deduzindo-se, porém, a importância do depósito recolhendo a estação o recibo que desta tenha passado.

2.^a—**Bilhetes**— Os bilhetes são pessoais e intransmissíveis e devem ser assinados pelos seus portadores que não poderão recusar-se a apresentá-los e a reproduzir a sua assinatura sempre que isso lhes seja pedido pelos agentes das Companhias os quais poderão apôr nos bilhetes os sêlos ou inscrições que julguem convenientes, considerando-se nulos e sem valor:

- quando não tenham a data e o carimbo da estação de partida;
- quando encontrados em poder de pessoas diferentes daquelas para quem foram vendidos;
- quando não tenham sido utilizados dentro do seu prazo, por extravio dos bilhetes, doença ou falecimento do interessado ou por qualquer outra causa, sem que em nenhum caso possa exigir-se das Companhias o reembolso de qualquer importância.

Os bilhetes são constituídos por vários «coupons» reunidos sob uma capa e correspondentes a cada um dos percursos parciais em que o percurso total se encontra dividido.

Na capa deve figurar a data da partida da estação de origem da viagem.

3.^a—**Utilisação dos bilhetes**— O passageiro poderá começar a viagem em qualquer estação do itinerário ainda que não seja a indicada na requisição e no sentido que queira, mas uma vez começada terá de continuar na direcção escolhida.

Todo o coupon desligado do caderno do bilhete circulatório é considerado nulo e cassado se o passageiro não apresentar ao mesmo tempo todas as suas partes do bilhete, excepto as correspondentes a trajectos já percorridos.

Os passageiros poderão utilizar qualquer comboio em cuja composição entrem carruagens da classe dos seus bilhetes, sempre que para o percurso a efectuar possam admitir-se passageiros da mesma classe com bilhetes de tarifa geral.

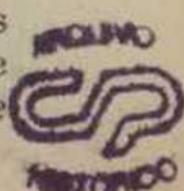
4.^a—**Abandono de percurso**— É permitido aos passageiros abandonarem em qualquer altura da viagem, qualquer parte do percurso do seu bilhete sem que por esse facto tenham direito a reembolso da importância correspondente ao percurso abandonado.

Se o passageiro deixar de utilizar alguns coupons para percurso suplementar passando além das estações de entroncamento correspondente, considerar-se há para todos os efeitos que renunciou voluntariamente a essa parte da viagem.

5.^a—**Prazo de validade**— O prazo de validade dêstes bilhetes é de 60 dias compreendidos o da partida e o da chegada e começará a contar-se desde a data indicada pela estação de partida na capa do bilhete.

Quando o passageiro adquirir alguns dos coupons para percursos suplementares em Portugal, o prazo de 60 dias será aumentado do numero de dias que corresponda ao coupon ou coupons adquiridos.

No bilhete circulatório serão anotados todos os coupons para percursos suplementares e o prazo com que por cada um dêles se aumente o seu prazo de validade a fim de que este se considere prorrogado por tantos dias quantos represente a duração dos coupons suplementares os quais devem conservar-se anexados ao bilhete circulatório até final utilização dêste último para servirem de justificação ao aumento do respectivo prazo de



validade. Esta anotação será feita pela Companhia que venda o coupon ou coupons para os percursos suplementares.

Os prazos de validade são improrrogáveis.

6.^a — **Paragens** — O passageiro tem a faculdade de deter-se em todas as estações tanto de percurso fixo como dos percursos suplementares, contanto que faça carimbar o seu bilhete: em Portugal e Espanha, à partida, e em França, à chegada e à partida de cada estação em que tenha lugar a paragem. Esta formalidade, porém, não se exige quando a estação de paragem seja a terminus de um coupon. A duração das paragens não é limitada, mas em caso algum podem estas determinar qualquer aumento do prazo de validade total dos bilhetes.

7.^a — **Mudança de classe e comboios de luxo** — Os portadores destes bilhetes poderão mudar de classe nas condições previstas nas tarifas gerais de cada Companhia isto é: como se fossem portadores de bilhetes ordinários.

Os bilhetes de 1.^a classe são válidos para viajar no Sud-Express ou para ocupar lugares de luxo, sempre que os haja disponíveis, mediante o pagamento das respectivas sobretaxas.

Nas mesmas condições os bilhetes de 2.^a e 3.^a classe serão válidos para viajar no Sud-Express e para ocupar lugares de luxo se os seus portadores pagarem préviamente a diferença por mudança para a 1.^a classe e as respectivas sobretaxas.

8.^a — **Meios bilhetes** — Não se vendem meios bilhetes desta tarifa.

9.^a — **Bagagens** — Cada passageiro tem direito ao transporte gratuito de 30 quilogramas de bagagem registada, nada tendo a pagar pelo seu transporte além dos direitos de registo, selo e assistência.

Os excedentes de peso serão taxados ao preço da tarifa geral de cada uma das linhas interessadas.

O despacho das bagagens com ou sem peso excedente será feito sucessivamente de e para as estações terminus ou intermédias do percurso compreendido em cada um dos coupons que constituem o bilhete circulatório ou dos coupons suplementares, competindo ao passageiro indicar em cada estação de partida e sempre que deseje aproveitar-se da faculdade de paragem prevista na condição 6.^a qual a estação em que tencionar deter-se, para que a sua bagagem para ali seja expedida. Entretanto, se o passageiro declarar que só deseja deter-se numa estação situada além do percurso abrangido pelo coupon do bilhete circulatório em que se achar compreendida a estação onde o passageiro se encontra e se esta última estiver habilitada a fazer habitualmente despachos para a estação de paragem escolhida, será a bagagem expedida directamente para essa estação aos preços e condições das tarifas comuns ou internacionais em vigor nas respectivas Administrações.

10.^a — **Solução de continuidade** — A travessia das localidades onde exista solução de continuidade nas linhas férreas, tais como Lisboa, Madrid, Barcelona, etc., fica a cargo dos passageiros tanto no que respeita ao transporte das suas pessoas como ao das suas bagagens.

11.^a — **Interrupção nas linhas portuguesas e espanholas** — No caso de suspensão do serviço na linha por onde o passageiro tenha de seguir, a estação onde o passageiro seja obrigado a deter-se, ampliará o prazo de validade do bilhete por um período igual ao que corresponda à paragem forçada sem que por esse aumento de prazo se cobre qualquer importância.

Se o serviço se fizer com trasbordo terá o passageiro que satisfazer as despesas a que der lugar esse trasbordo sempre que a elas tenham de sujeitar-se também os portadores de bilhetes de tarifa geral.

12.^a — **Irresponsabilidade das linhas portuguesas e espanholas** — Os passageiros portadores destes bilhetes renunciam a todo o direito de produzir reclamações por quaisquer prejuízos ocasionados por diminuição do número de comboios ou por falta de lugares da classe a que correspondam os seus bilhetes, podendo, porém, neste último caso ou ocupar lugar de classe inferior sem direito a reembolso de qualquer importância ou esperar o comboio imediato. Se este não tiver lugar até o dia seguinte será ampliado em 24 horas o prazo de validade dos bilhetes à semelhança do que se prevê na condição 11.^a para o caso de suspensão de serviço.

13.^a — **Alfândegas** — O despacho das bagagens nas Alfândegas das fronteiras será efectuado pelas agências das Companhias quando assim o peçam os interessados.

Convidam-se os passageiros a assistir à verificação das suas bagagens nas Alfândegas tanto nas estações fronteiriças como em outros quaisquer pontos onde tal caso se der, pois que, pelo que possa ocorrer nessas operações declinam as Companhias toda a responsabilidade.

As Companhias declinam também toda a responsabilidade pela interrupção do transporte directo das bagagens quando motivada pelas operações aduaneiras ou caso de força maior.

14.^a — **Disposições gerais** — Em tudo que não for contrário ao que a presente estipula, ficam em vigor as condições das tarifas gerais de cada linha.

Observação importante

Muito embora esta tarifa indique separadamente por causa das diferenças de câmbio, os preços correspondentes aos países em que se efectua o trajecto, o preço total é indivisível e deverá ser satisfeito na moeda do país em que o pagamento se fizer.

O pagamento far-se há ao câmbio indicado por um aviso periódico afixado nas estações e que será revisto com intervalo nunca superior a 15 dias.

Lisboa, 27 de Dezembro de 1913.

O Engenheiro Director

TRÁFEGO

Exp. 1.452

Arthur Mendes

REPARTIÇÃO DOS PREÇOS DOS BILHETES PARA ITINERARIOS FIXOS

TARIFA INTERNACIONAL N.º 310 — Grande velocidade

ITINERARIO A

	Distâncias	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
		Escudos		
Participe português.....	Quilómetros			
	Companhia Portuguêsa...	606	9\$08,6	7\$06,6
	Minho e Douro	213	3\$19,4	2\$48,4
	Sélo e Assistência	-	3\$10,0	3\$08,0
	Total.....	819	12\$38,0	9\$63,0
				6\$90,0
Participe espanhol.....				
	Quilómetros			
	1:714	137,90	104,60	62,60
Participe francês.....				
	Quilómetros			
	1:645	138,25	93,35	60,90

ITINERARIO B

	Distâncias	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
		Escudos		
Participe português.....	Quilómetros			
	Companhia Portuguêsa...	606	9\$08,6	7\$06,6
	Minho e Douro	213	3\$19,4	2\$48,4
	Sélo e Assistência	-	3\$10,0	3\$08,0
	Total.....	819	12\$38,0	9\$63,0
				6\$90,0
Participe espanhol.....				
	Quilómetros			
	1:954	152,75	118,65	71,95
Participe francês.....				
	Quilómetros			
	1:793	150,65	101,65	66,30

ITINERARIO C

	Distâncias	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
		Escudos		
Participe português.....	Quilómetros			
	Companhia Portuguêsa...	635	9\$66,7	7\$52,6
	Minho e Douro	213	3\$24,3	2\$52,4
	Sélo e Assistência	-	3\$10,0	3\$08,0
	Total.....	848	13\$01,0	10\$13,0
				7\$24,0
Participe espanhol.....				
	Quilómetros			
	2:740	190,40	148,60	92,50
Participe francês.....				
	Quilómetros			
	1:645	138,25	93,35	60,90

ITINERARIO D

	Distâncias	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
		Escudos		
Participe português.....	Quilómetros			
	Companhia Portuguêsa...	500	7\$81,3	5\$82,4
	Beira Alta	204	3\$18,7	2\$37,6
	Sélo e Assistência	-	3\$10,0	3\$08,0
	Total.....	704	11\$10,0	8\$28,0
				5\$56,0
Participe espanhol.....				
	Quilómetros			
	1:704	137,90	104,60	62,60
Participe francês.....				
	Quilómetros			
	1:645	138,25	93,35	60,90

ITINERARIO E

	Distâncias	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
		Escudos		
Participe português.....	Quilómetros			
	Companhia Portuguêsa...	500	7\$81,3	5\$82,4
	Beira Alta	204	3\$18,7	2\$37,6
	Sélo e Assistência	-	3\$10,0	3\$08,0
	Total.....	704	11\$10,0	8\$28,0
				5\$56,0
Participe espanhol.....				
	Quilómetros			
	1:944	151,40	117,30	71,10
Participe francês.....				
	Quilómetros			
	1:793	150,65	101,65	66,30

ITINERARIO F

	Distâncias	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
		Escudos		
Participe português.....	Quilómetros			
	Companhia Portuguêsa...	529	7\$93,8	5\$91,8
	Beira Alta	204	3\$06,2	2\$28,2
	Sélo e Assistência	-	3\$10,0	3\$08,0
	Total.....	733	11\$10,0	8\$28,0
				5\$56,0
Participe espanhol.....				
	Quilómetros			
	2:621	185,50	144,80	89,80
Participe francês.....				
	Quilómetros			
	1:645	138,25	93,35	60,90

REPARTIÇÃO DOS PREÇOS DOS BILHETES PARA PERCURSOS SUPLEMENTARES
TARIFA INTERNACIONAL N.º 310 — Grande velocidade

Itinerários	Quilómetros (Ida e volta)						Preços — Escudos					
							1.ª classe					
	C. P.	B. A.	M. D.	S. S.	C. N.	Total	C. P.	B. A.	M. D.	S. S.	C. N.	Total
N.º 1.....	—	—	—	—	270	270	—	—	—	—	3\$24,0	3\$24
» 2.....	—	—	158	—	—	158	—	—	1\$90,0	—	—	1\$90
» 3.....	—	—	278	—	—	278	—	—	3\$34,0	—	—	3\$34
» 4.....	—	18	—	—	—	18	—	—	3\$22,0	—	—	3\$22
» 5.....	—	72	—	—	100	172	—	—	3\$87,0	—	—	1\$20,0
» 6.....	—	102	—	—	—	102	—	—	1\$23,0	—	—	1\$23
» 7.....	46	—	—	—	—	46	3\$56,0	—	—	—	—	3\$56
» 8.....	—	—	—	78	—	78	—	—	—	—	3\$94,0	3\$94
» 9.....	—	—	—	284	—	284	—	—	—	—	3\$41,0	3\$41
» 10.....	—	—	—	954	—	954	—	—	—	—	11\$45,0	11\$45
» 11.....	—	—	—	—	100	100	—	—	—	—	1\$20,0	1\$20
» 12.....	212	—	12	—	—	224	2\$54,6	—	3\$14,4	—	—	2\$69
» 13.....	212	—	308	—	—	520	2\$54,4	—	3\$69,6	—	—	6\$24
» 14.....	212	—	656	—	—	868	2\$54,5	—	7\$87,5	—	—	10\$42
Preços — Escudos												
2.ª classe							3.ª classe					
N.º 1.....	—	—	—	—	2\$43,0	2\$43	—	—	—	—	1\$62,0	1\$62
» 2.....	—	—	1\$43,0	—	—	1\$43	—	—	3\$95,0	—	—	3\$95
» 3.....	—	—	2\$51,0	—	—	2\$51	—	—	1\$67,0	—	—	1\$67
» 4.....	—	3\$17,0	—	—	—	3\$17	—	—	3\$11,0	—	—	3\$11
» 5.....	—	3\$65,0	—	—	3\$90,0	1\$55	—	—	3\$44,0	—	—	3\$60,0
» 6.....	—	3\$92,0	—	—	—	3\$92	—	—	3\$62,0	—	—	3\$62
» 7.....	3\$42,0	—	—	—	—	3\$42	3\$28,0	—	—	—	—	3\$28
» 8.....	—	—	—	3\$71,0	—	3\$71	—	—	—	—	3\$47,0	3\$47
» 9.....	—	—	—	2\$56,0	—	2\$56	—	—	—	—	1\$71,0	1\$71
» 10.....	—	—	—	8\$59,0	—	8\$59	—	—	—	—	5\$73,0	5\$73
» 11.....	—	—	—	—	3\$90,0	3\$90	—	—	—	—	3\$60,0	3\$60
» 12.....	1\$91,2	—	3\$10,8	—	—	2\$02	1\$27,8	—	3\$07,2	—	—	1\$35
» 13.....	1\$90,8	—	2\$77,2	—	—	4\$68	1\$27,2	—	1\$84,8	—	—	3\$12
» 14.....	1\$91,0	—	5\$91,0	—	—	7\$82	1\$27,3	—	3\$93,7	—	—	5\$21